Die Ausnahmetarife der Reichsbahn und die thüringische Industrie

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors

der

Staatswissenschaften

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Philipps-Universität Marburg - Lahn.

Vorgelegt von:

Dipl.-Ing. Wilhelm Weidenhammer

aus Erfurt.

ERFURT 1931

Die Ausnahmetarife der Reichsbahn und die thüringische Industrie

---

Inaugural-Dissertation

zur
Erlangung der Würde eines Doktors
der
Staatswissenschaften
der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität Marburg - Lahn.

Vorgelegt von:
Dipl.-Ing. Wilhelm Weidenhammer
aus Erfurt.

Erfurt 1931

Buchdruckerei Max Hugo Krannich, Erfurt, Hirschlachufer 33

Gutachter: Professor Dr. Wilhelm Röpke

Tag der Abgabe: 27. Januar 1931

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Juli 1931

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Vorwort.

Für meine Untersuchungen fand ich in der Literatur reichliches Material sowohl über die Tarifpolitik unserer Eisenbahn und ihrer Ausnahmetarife als auch über die thüringische Industrie, jedoch nichts über ihre Beziehungen zueinander.

Bei meinem mündlichen und schriftlichen Verkehr mit Industrie- und Handelskammern, Speditionsfirmen und vielen Industriellen erfuhr ich zwar sehr viel Interessantes und Wissenswertes über ihren Geschäftsbetrieb, jedoch konnte ich auch bei ihnen für die Lösung meiner eigentlichen Aufgabe nur wenig erfahren.

Begreiflicherweise vermieden die Firmen zumeist, Angaben zu machen, die einen genaueren Einblick in ihre geschäftlichen Haushaltungsposten, insbesondere in das Verhältnis der Frachtkosten zu ihrem Geschäftsetat, bezw. zum Wert ihrer Produktionsware gestatten.

Zu um so größeren Dank bin ich daher Herrn Reichsbahnoberrat Dr. Fritze, dem Tarifdezernenten an der Reichsbahndirektion Erfurt, verpflichtet, der mir gütiger Weise gestattete, auf seiner Direktion alle einschlägigen Akten über den Frachtenverkehr des Eisenbahnbezirks 19 b (Thüringen) einzusehen.

Der Eisenbahnbezirk 19 b deckt sich ungefähr mit dem geographischen Begriff Thüringen.

Auf Grund der von allen thüringischen Eisenbahnstationen nach Monatsabschluß an die Direktion gesandten Güterverkehrskontrollen, konnte ich für die hauptsächlichsten thüringischen Industrien deren wichtigsten Güterverkehr tabellarisch zusammenstellen und aus den Tabellen errechnen, welche Ermäßigung die betreffenden Industrien durch die Ausnahmetarife gegenüber dem Regeltarif genießen, und welche Höhe diese Ersparnisse im Laufe des Jahres 1929 erreicht haben.

Erfurt, im Januar 1931.

Die Ausnahmetarife der Reichsbahn und die thüringische Industrie.

Disposition.

Einleitung.

Seite

Verkehrsmöglichkeiten eine sehr wichtige Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung 1

1. Teil.
Tarifpolitik. 3

I. Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen und in der deutschen Tarifpolitik 3

a) Vor dem Kriege (Bismarck'sche Handels- und Eisenbahnpolitik).
b) Nach dem Kriege bis zum 10. 1. 1925.

II. Welche Gesichtspunkte bestimmen die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft? 7

a) Gesetz über die Verreichlichung der Eisenbahnen.
b) Gesetz über die Vergesellschaftung der Eisenbahn in Auswirkung des Londoner Paktes und anderer ungünstiger finanzieller Verhältnisse.

III. Welche Bestimmungen garantieren die erforderlichen Rücksichten auf unsere Volkswirtschaft? 20

IV. Innerhalb der ihr gezogenen Schranken bestimmt die Reichsbahngesellschaft die Tarifpolitik für alle vorkommenden Leistungen auf Grund ihres Eisenbahnmonopoles 23

V. Der Staffeltarif 25

VI. 1. Ausnahmetarife 35

a) Stückgutsammeltarife . . . . . .
b) Seehafentarife . . . . . .
c) Tarife über die trockene Grenze . . . . . .
d) Umschlagtarife und Binnenschiffahrt . . . . . .
e) Durchfuhrtarife . . . . . .

Seite

f) allgemeine Ausnahmetarife . . . . . .
g) Nottarife . . . . . .
h) Industrie-Unterstützungs-Tarife . . . . . .
i) Mindestmengentarife . . . . . .

2. Kraftwagenwettbewerbstarife (K.-Tarife) 48

2. Teil.

Die thüringische Industrie. 57

I. Geographische Lage Thüringens und seine Bodenbeschaffenheit . . 57

II. Förderung der industriellen Entwicklung Thüringens durch seine geschichtliche Stellung und die Eigenarten seiner Bewohner 59

III. Wodurch ist die früher durch Land und Leute begünstigte Industrie mit der Zeit ungünstig beeinflußt worden? 62
(Rohstoffmangel; Frachtenlage).

IV. Wodurch suchte die thüringische Industrie ihrer ungünstig gewordenen Lage Rechnung zu tragen? 65
(Entwicklung zur Fertigwaren-, Qualitäts-, Spezialitäten und Ausfuhrindustrie).

V. Wodurch ist die schwierige Lage der thüringischen Industrie nach dem Weltkriege weiter verschärft worden? 72
(Weltkonkurrenz, Kapital- und Kreditmangel, Erhöhung der Zölle, Absatzverlust, allgemeine Verarmung, Erhöhung der Löhne und Frachten).

3. Teil.

Die thüringische Industrie bedarf in ihrem Existenzkampf der Unterstützung durch denkbar größte Verbilligung der notwendigen Frachten. Seite 78

I. Allgemeine statistische Übersicht über die für die thüringische Industrie in Betracht kommenden Ausnahmetarife 78

II. Ausnahmetarif 6 für Kohlentransporte 89

III. Wichtige Ausnahmetarife für den Bezug erforderlicher Rohprodukte. (Ausnahmetarife: 1b, 2, 5, 7, 11, 16a, 30, 32, 38.) 100

Seite

IV. Einzelne Ausnahmetarife für den Versand von Fertigwaren: . . . 107

a) A. T. 33 für die Spielwarenindustrie . . . . . .
b) A. T. 61 für die Porzellanindustrie . . . . . .
c) A. T. 49 für die Glasindustrie . . . . . .
d) A. T. 35 für die Eisenindustrie . . . . . .
e) A. T. 35a über die trockene Grenze für die Eisen-, Stahl- und Metallindustrie . . . . . .
f) Das Fehlen eines Stückgutausnahmetarifes über die trockene Grenze . . . . . .

Anhang: Tabellen 120

Literaturverzeichnis 122

Druckfehlerberichtigung 126

Lebenslauf 127

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555603_0091

Verkehrsmöglichkeiten eine sehr wichtige Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung.

In unseren Geschichtsbüchern ist zu lesen, daß die Kulturentwicklung ihren Weg längs der Flüsse und Meeresküsten genommen hat, weil die Entstehung größerer Kulturzentren gebunden ist an Verkehrsmöglichkeiten, die den Bedingungen genügen, die zum Lebensunterhalt dicht zusammenwohnender großer Menschenmassen notwendig und wünschenswert sind. Diesen schon bei mittleren Städten ganz bedeutenden Anforderungen an Verkehrsleistungen konnte in jenen Zeiten zumeist nur der Schiffsverkehr gerecht werden. Erst wenn die so entstandene größere Gemeinschaft eine gewisse Bedeutung und entsprechenden Wohlstand gewonnen hatte und zu einem gewissen Machtzentrum geworden war, wurden je nach der politischen Begabung und wirtschaftlichen Veranlagung nennenswerte Verkehrseinrichtungen geschaffen, die allerdings auch schon in alten Zeiten von erstaunlicher Ausdehnung sein konnten. Erinnert sei hier nur an die alten Römerstraßen, von denen jetzt noch Reste jenseits des Limes in Westdeutschland vorhanden sind.

Vorbedingung zur Entfaltung aber, zur Entwicklung zur Größe, zu Wohlstand und Macht, war günstige Verkehrslage, wie sie der Schiffsverkehr bietet. Dies wußten die Römer genau und zwangen deshalb die besiegten Karthager, um sie nicht wieder in die Höhe kommen zu lassen, sich weit ab vom Meere, wo auch kein Strom sie mit diesem verband, wieder anzubauen.

Eine gewisse Befreiung der Kulturentwicklung von den durch die Natur ihr gewährten aber auch beschränkten Wegen brachte die Erfindung der Dampfkraft mit ihrer bedeutungsvollsten Ausnutzung, der Eisenbahn. Wohl keine andere menschliche Schöpfung hat auf wirtschaftlichem Gebiet so epochemachend gewirkt. Den Anteil, den die Eisenbahnen an dem Entstehen und der Entwicklung der modernen Volkswirtschaft haben, läßt sich dahin kurz zusammenfassen,[1]) daß sie dem gesamten Wirtschaftsleben ein schnelleres Tempo verleihen, daß sie die Erzeugung der Produkte vervielfältigen und mannigfaltiger gestalten, ihren Absatz und Verbrauch erweitern und verbilligen. Sie haben in Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe den Wettbewerb ver-

[1]) Aus Bruno Schultz: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn, Jena 1922 und Ledig: Über den Einfluß der Eisenbahn auf Kultur und Volkswirtschaft, Leipzig 1896.

schärft, dem Handel ungeahnten Aufschwung ermöglicht, Großstädte entstehen lassen, Länder und Völker in eine wirkliche Weltwirtschaft eingegliedert.

Besonders konnte der Bodenreichtum nur mit Hilfe der Eisenbahn im heutigen Ausmaße ausgebeutet und die Industrie in ihrer räumlichen Verteilung aufgebaut und erhalten werden. Durch diese Auswirkung des Eisenbahnverkehrswesens wurden für Millionen Menschen Arbeitsgelegenheiten geschaffen und die Einkommensverhältnisse günstig beeinflußt und nutzbringende Kapitalanlagen geboten. Hierdurch wurde der Betätigungs- und Schaffensdrang unendlich vieler angeregt, dem Unternehmertum die Wege gebahnt und seiner Initiative die Möglichkeit zu weitester Entfaltung geschaffen. Allerdings wurden und werden auch in mancher Hinsicht unerwünschte Änderungen der Produktionsrichtung hervorgerufen und wirtschaftliche Krisen herbeigeführt und verstärkt, weil der viel größere Umfang der Wirtschaft, ihr schnelleres Vorwärtsschreiten und die größere Aktivität der handelnden Personen den Kampf ums Dasein mit größerer Heftigkeit führen lassen.

I. Teil

Tarifpolitik.

I. Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen und in der deutschen Tarifpolitik.

Je mehr nun ein Land durch die Eisenbahn für die Wirtschaft „erschlossen" worden ist,[1]) umso wichtiger ist es, daß durch ihre denkbar beste Organisation und Verkehrspolitik der Volkswirtschaft der größtmögliche Nutzen zugeführt wird.

In den deutschen Landen wurden im vorigen Jahrhundert, kurz vor der Mitte desselben beginnend, die meisten Eisenbahnen als Privatbahnen gebaut und betrieben und entbehrten natürlich der Einheitlichkeit. Mit ihrer für die Volkswirtschaft wachsenden Bedeutung wuchs auch das Interesse des Staates für dieses wichtigste Verkehrsmittel und seine Tarifpolitik; denn fast alle jene — oben geschilderten — von der Eisenbahn ausgehenden Wirkungen werden bezüglich ihrer Intensität im wesentlichen beeinflußt durch die Eisenbahntarife.

Es ist bekannt, daß Bismarck, nicht zuletzt aus dem Grunde, um Einfluß auf das Tarifwesen zu gewinnen, die Verstaatlichung der Bahn wünschte und in weitem Maße durchsetzte.[2])

Bismarck hatte sich zur Schutzzollpolitik entschlossen und war nicht gewillt, die erstrebten Wirkungen des Zolls, der die ausländische Ware vom Inlandsmarkt fernhalten oder sie wenigstens in den Wettbewerbsbedingungen mit der einheimischen Erzeugung gleichstellen soll, sich dadurch entwinden zu lassen, daß durch möglichst billige Eisenbahnfrachten seine Zollmaßnahmen illusorisch gemacht würden.

Die Eisenbahngütertarife sollten ihm im Gegenteil ein Mittel für die Durchführung seiner Handelspolitik werden.

Ende 1878 legte Bismarck dem Bundesrat eine Zolltarifreform vor und sprach sich hierbei über die Notwendigkeit der Übereinstimmung der Grenz-

---

[1]) Die deutschen Staatsbahnen haben eine Schienenstrecke von 56 Millionen km; dazu kommen noch an hundert Klein- und Privatbahnen.

[2]) Eine „Verreichlichung" der deutschen Bahnen war damals noch nicht möglich. Die größeren Länder legten Wert auf Selbständigkeit in ihrem Verkehrswesen, nur Hessen schloß sich an Preußen an, wie ja auch Hessen zuerst sich 1832 mit Preußen zum Zollbund zusammenschloß.

zölle und Eisenbahntarife aus: „Auf die Dauer könne den einzelnen Staats- und Privat-Eisenbahnverwaltungen nicht die Berechtigung verbleiben, der wirtschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstages nach Willkür zu neutralisieren und das wirtschaftliche Leben der Nation Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten". [1])

In einem Brief vom Frühjahr 1879 an Freiherrn von Thüngen-Roßbach, Mitglied des bayrischen Reichsrates, betonte Bismarck in gleicher Weise die Notwendigkeit einer einheitlichen Zoll- und Eisenbahntarifpolitik. Thüngen wünschte höhere Getreidezölle, Bismarck erwiderte u. a.[2]): „Ein noch größeres Gewicht indessen, als auf den Zoll, lege ich auf die Eisenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden, welche nicht selten das vier- und fünffache des 50-Pfennig-Zolles erreichen. Wenn es gelingt, diese Ungerechtigkeiten zu beseitigen, so verspreche ich mir davon eine größere Wirkung als von der Verdoppelung oder selbst Vervierfachung der jetzt beantragten Zölle; doch in dieser Beziehung habe ich bisher keine Hoffnung, die Eisenbahn-Minister der größeren Bundesstaaten für diese Zwecke zu gewinnen und zu übereinstimmendem Verfahren zu bewegen. Die bayrischen Bahntarife und deren Wirkung werden Ihnen und allen bayrischen Landwirten aus eigener Erfahrung fühlbar sein. Mir fehlt darauf jeder Einfluß."

Ohne Rücksicht auf die einheimischen Erzeuger suchten die Privatbahnen, die damals noch den überwiegenden Teil der deutschen Bahnen ausmachten, die ausländischen Agrar- und Industrie-Erzeugnisse zu billigsten Frachtsätzen über die Landesgrenze hereinzuziehen. Aus Wettbewerbsgründen unterboten sich diese Bahnen gegenseitig und die Staatsbahnen hatten ihnen gegenüber einen schweren Stand.

So klagte z. B. die deutsche Landwirtschaft über zu billige Eisenbahntarife für russische und ungarische Getreideeinfuhr und die Industrie beschwerte sich gleichzeitig über die niedrigen Tarife für die Einfuhr belgischen Roheisens.[3])

Es war ja auch nicht verwunderlich, daß die Privatbahn-Verwaltungen sich in erster Linie von rein kaufmännischen Gesichtspunkten leiten ließen, zumal in den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts das Prinzip des Freihandels auch auf eisenbahnpolitischem Gebiete als richtig und berechtigt angesehen wurde, wie es ja in anderen Staaten z. T. heute noch mehr oder weniger vertreten wird. Es wird auf diesen Punkt später noch zurückzukommen sein.

---

[1]) Aus Poschinger: „Fürst Bismarck als Volkswirt". Bd. I, Berlin 1889, S. 65.
[2]) v. der Leyen: „Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck", Berlin 1914, S. 81.
[3]) Stenographische Berichte der Kommission für die Eisenbahn-Tarifreform-Enquête von 1875.

Einer solchen Tarifpolitik ließ sich nur erfolgreich entgegentreten, wenn die Staatsgewalt hinsichtlich der Privatbahnen gesetzlich genügenden Einfluß auf die Bewegung der Tarife erhielt. Dies geschah eben am erfolgreichsten durch Verstaatlichung dieser Privatbahnen.

Natürlich waren die Auffassungen über die für die gesamte deutsche Volkswirtschaft und Handelspolitik so tief eingreifende Maßnahme der Verstaatlichung dieses Objektes im Werte von vielen Milliarden Mark sehr geteilt, und in den Parlamentsreden kam das Für und Wider scharf zum Ausdruck.[1])

Die Mehrzahl schloß sich aber Bismarck's Absicht und Aufforderung an. Einer seiner Mitkämpfer auf diesem Gebiete seiner Eisenbahnpolitik war Adolf Wagner, der als Abgeordneter von Osthavelland in einer Rede zur Verstaatlichung der Eisenbahn am 19. 2. 1883 u. a. folgendes ausführte: „Eine ordentliche Einrichtung des Gütertarifes läßt sich in unseren modernen Staaten garnicht trennen von dem Zusammenhang mit dem Zolltarif. Daher werden die großen modernen Staaten, wenn sie die und die Zollpolitik durchführen wollen, und die damit verknüpften Interessen, die sie einmal für richtig halten, vertreten, ihre Eisenbahntarife in Zusammenhang mit dem Zolltarif zu bringen haben, und die Eisenbahnverwaltung hat nicht nur ein fiskalisches Interesse im engsten Sinne wahrzunehmen, sondern das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse, und wenn es sich darum handelt, Dünger für weniger fruchtbaren und ausgesaugten Boden wohlfeiler herbeizuschaffen, so ist es eine Lebensfrage der gesamten Volkswirtschaft."

Die Verstaatlichungen der Eisenbahnen fanden im Jahre 1885 insofern ihren Abschluß, als die preußischen und hessischen Bahnen in die staatliche preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft überging.

Mit der Erreichung dieses Zieles war der Grund gelegt zur erfolgreichen Durchführung der Bismarck'schen Handels- und Tarifpolitik, die viel zu dem bewunderungswürdigen Aufblühen der deutschen Volkswirtschaft beigetragen hat, und die auch nach Bismarck's Rücktritt im großen und ganzen, wenn auch mit jeweilig notwendig erscheinenden Änderungen bis zum Kriege im Prinzip beibehalten wurde.

Es blieb dabei nicht bei der von Adolf Wagner in seiner erwähnten Rede geforderten Ermäßigung der Frachtkosten für die Düngemittel, sondern die deutschen Bahnen haben sich nach ihrer Verstaatlichung bewußt in den Dienst der deutschen Volkswirtschaft gestellt. Und zwar nicht nur, daß sie die sozusagen negative Aufgabe zu erfüllen hatten, der Schutzzollpolitik nicht zuwiderzulaufen, sondern sie haben im weiten Maße die nationale Produktion auch dadurch gefördert, daß sie zahlreiche Ausfuhr- und Einfuhr-

[1]) Vgl. Elsas: „Die Ausnahmetarife im Gütertarife der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft", Stuttgart 1912, S. 2.

tarife mit sehr ermäßigten Frachtsätzen einführten. Die tarifarischen Ausfuhrbegünstigungen erstreckten sich zumeist auf Fertigfabrikate, während die Einfuhrtarife Rohstoffe und gewisse Lebensmittel betrafen. Dazu kam eine Reihe ermäßigter Tarife — also Ausnahmetarife gegen den Normaltarif — für mancherlei inländischen Verkehr, auf den später noch zurückzukommen sein wird. Ein Teil dieser Ausnahmetarife galt schon auf den Privatbahnen und war dann eben bei deren Übergang im Staatsbetrieb im Interesse der Wirtschaft mit übernommen worden.

Als Normaltarif galt damals der Kilometertarif, bei dem eine Abstufung der Frachtsätze nur nach dem Werte der Ware stattfand und nach der Art der Verladung, ob Stückgut oder Wagenladung. In der Hauptsache wurden vier Hauptwagenladungsklassen unterschieden, in die alle Waren von den hochwertigen Fertigwaren bis herunter zu den Rohstoffen und Abfällen eingeteilt waren.

Die Frachtkosten wurden nun berechnet nach dem für die Wagenklasse festgesetzten Frachtsatz mal der Kilometerzahl, die die Ladung zurücklegte. Dazu kam noch die Abfertigungsgebühr.

Durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse hat unser gesamtes Eisenbahnwesen außerordentlich gelitten.

Mit dem Kriege hörte auf einen Schlag unser Außenhandel auf, da wir abgesperrt waren, und im Lande mußte alles auf Kriegswirtschaft um- und eingestellt werden. Das Eisenbahnpersonal war über 4 Jahre überanstrengt worden, und dem Material und den Anlagen war nicht die sorgliche Pflege zuteil geworden, deren sie bedurften, und da die normale Wirtschaft großen Teils zum Stillstand kam, fielen dementsprechend auch für die Eisenbahn die normalen Einnahmen größtenteils aus, sodaß der Schaden und die Verluste der Eisenbahn ungeheuer waren. Dazu kamen die ungeheuerlichen Abgaben, die der Eisenbahn auf Grund des Waffenstillstandes-Vertrages aufgebürdet wurden.[1])

Die Blockade blieb bekanntlich noch 8 Monate weiter bestehen. Ferner wirkten sehr einschneidend auf unsere Eisenbahnverhältnisse die sie betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrages.

Nach dessen Festsetzung mußte unsere ganze frühere Handels- und Tarifpolitik außer Kurs gesetzt werden. Ich greife aus den unseren Außenhandel und unser Tarifwesen betreffenden Paragraphen des Versailler Vertrages folgende heraus: § 365: „Die aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommenden und für Deutschland bestimmten Güter, sowie die durch Deutschland aus und nach den Gebieten der alliierten Mächte durchgeführten Güter genießen von Rechts wegen auf den deutschen

[1]) Diese Abgaben an die Entente betrugen nach den Bedingungen des Waffenstillstandes 150000 Güterwagen, 10000 Personen- und Gepäckwagen und 5000 der besten Lokomotiven.

Eisenbahnen bezüglich der Gebühren unter Berücksichtigung aller Vergütungen und Rückvergütungen, bezüglich der Verkehrserleichterungen und in jeder anderer Hinsicht die günstigste Behandlung die für Güter gleicher Art gilt, welche auf irgend einer deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zweck der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Förderungsverhältnisse, insbesondere bezüglich der zu durchlaufenden Strecke, befördert werden. Das Gleiche gilt auf Verlangen einer oder mehrerer alliierter oder assoziierter Mächte für alle von ihnen namentlich bezeichneten Güter, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind."

Kurz ausgedrückt besagt dieses Diktat, daß für die Ausfuhr aus den Entente-Ländern und für die Durchfuhr zwischen ihnen die niedrigsten deutschen Tarife gelten müssen; und zwar auch die niedrigsten Tarife, die „auf irgend einer deutschen Strecke" ausnahmsweise gewährt werden. Dadurch wurden selbst lokale Ausnahmetarife für bestimmte Gebiete oder bestimmte Industrien unmöglich, sollten sie nicht gleichzeitig der Entente für alle Transporte und Linien nach, von und durch Deutschland zur Verfügung stehen.

Artikel 365 bestimmt: „Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Länder haben Anspruch auf alle Vorteile und Tarifermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen zu Gunsten deutscher Häfen oder irgend eines Hafens einer anderen Macht gewährt werden." Artikel 322 schreibt im Abschnitt 2 vor: „Deutschland begibt sich namentlich des Rechtes, zum Nachteil der Häfen, Schiffe oder Boote irgend einer alliierten oder assoziierten Macht Zuschlagsgebühren oder unmittelbare Prämien oder mittelbare Prämien auf die Aus- oder Einfuhr über deutsche Häfen oder nichtdeutsche Häfen oder auf deutschen oder nichtdeutschen Schiffen und Booten insbesondere in Form von kombinierten Tarifen festzusetzen."

Die Aufzeichnung dieser Paragraphenauslese aus dem Versailler Vertrag genügt, um die Tendenz dieses „Friedensschlusses" seitens der Entente zu erkennen. Die durch den Krieg und innere Wirren so geschwächte deutsche Wirtschaft sollte weiter geschädigt und niedergehalten werden; die verhaßte Konkurrenz der deutschen Industrie und ihr Außenhandel weiter getroffen werden durch diesen Eingriff in die deutsche Tarifpolitik.

II. Welche Gesichtspunkte bestimmen die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft?

Dem feindlichen Anschlag konnte nur durch eine gründliche Änderung unseres ganzen Tarifsystems einigermaßen begegnet werden.

So wurden mit Wirkung vom 1. Dezember 1919 ein großer Teil der Ausnahmetarife, darunter die Seehafen-Tarife und Wasserumschlags-Tarife,

aufgehoben,[1]) und das Jahr 1920 brachte für unser gesamtes Eisenbahnwesen Änderungen von aller größter Tragweite.

Zum 1. April 1920 wurde die Verreichlichung der deutschen Bahnen durchgeführt und am 1. Dezember der „Staffeltarif" eingeführt. Auf diese beiden für unser ganzes Verkehrsleben so wichtigen Ereignisse wird in den nächsten Kapiteln näher eingegangen werden, hier sei nur vermerkt, daß die Verreichlichung der bisher einzelstaatlichen Eisenbahnen bereits im Jahre 1924 eine sehr tief greifende Änderung erfuhr. Politische und finanzielle Gründe ließen es als notwendig erscheinen, die Staatsbahnen aus dem besonders durch die Inflation ganz in Unordnung geratenen Reichshaushalt herauszunehmen und auf eigene Füße zu stellen. Deshalb wurde — und zwar vornehmlich auf Grund des Gutachtens der Sachverständigen vom 9. April 1924, das die Eingliederung der deutschen Reichsbahn in den Reparationsplan vorsah und entsprechend den Londoner Vereinbarungen zum Betriebe der Reichsbahnen — die „Deutsche Reichsbahngesellschaft" begründet, die die Leitung am 11. Oktober 1924 übernahm.

Ein weiteres wichtiges Datum in dem Wiederaufbau und Ausbau unseres neuen Tarifssystems bildet der 10. Januar 1925, an dem die Reichsbahn ihre tarifpolitische Handlungsfreiheit dadurch erhielt, daß jene die deutschen Eisenbahnen betreffenden Artikel 325—365 des Versailler Vertrages, deren wichtigste ich auf S. 6 ff. aufgeführt habe, außer Kraft traten.

Der Artikel 378 nämlich setzte fest, daß jene tarifpolitischen Beschränkungen nach 5 Jahren vom Rat des Völkerbundes nachgeprüft werden können. „Mangels einer solchen Nachprüfung kann nach Ablauf der im vorstehenden Absatz vorgesehenen Frist keine der alliierten und assoziierten Mächte den Vorteil irgend einer der Bestimmungen, die in den vorstehend aufgezählten Artikeln enthalten sind, zu Gunsten eines Teiles ihrer Gebiete, für den sie keine Gegenseitigkeit bewährt, beanspruchen. Die fünfjährige Frist, während der keine Gegenseitigkeit gefordert werden darf, kann vom Rate des Völkerbundes verlängert werden."

Der Völkerbunds-Rat hat vom diesem Recht zur Verlängerung der tarifpolitischen Fesseln keinen Gebrauch gemacht, wahrscheinlich wohl deshalb, weil unterdessen eben die gesamte deutsche Eisenbahn scharf genug, wie wir sehen werden, in den Reparationsplan eingespannt worden war.

Welche Gesichtspunkte bestimmen nun die Tarifpolitik unserer Reichsbahngesellschaft?

Die Verreichlichung hat die Vergesellschaftung unserer Bahn zweifellos erleichtert und die Vergesellschaftung fand, wie wir gesehen haben, nicht aus freiem Willen, sondern unter verschiedentlichem Zwang und zum Zwecke ihrer Eingliederung in den Reparationsplan statt.

---

[1]) Vgl. Zeitschrift: „Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920", Berlin 1923, S. 213 ff. u. 219 ff.

Für die neue Leitung der Eisenbahnpolitik sind die Bestimmungen maßgebend, wie sie vom Reiche in den Gesetzen zur Verreichlichung und zur Vergesellschaftung gegeben sind.

Die einheitliche Leitung aller deutschen Staatsbahnen hatte ja Bismarck auch schon angestrebt, freilich unter anderen Verhältnissen. Aber auch in den wenigen Jahren ihres kurzen Bestehens und unter außerordentlich schwierigen Verhältnissen wirtschaftlicher und finanzieller Art hat die staatliche Reichsbahn unter ihrer nun einheitlichen Verkehrsleitung Hervorragendes geleistet, so z. B. im dem Wiederaufbau des Personen- und Güterzugfahrplanes und ganz besonders in der Einführung des so bedeutungsvollen Staffeltarifes, der erst mit der Zusammenfassung der deutschen Bahnen in eine Hand möglich wurde.

Weiter auf die Verreichlichung einzugehen erübrigt sich, denn sie ist durch die Vergesellschaftung der Reichsbahn überholt. Die Vergesellschaftung aber ist, vom deutschen Standpunkt aus betrachtet, kein einwandfreies Gebilde, sondern eine Schöpfung der Not.

Giese schreibt über die deutsche Reichsbahngesellschaft. [1]).

„Auf Grund eines durch internationale Verhandlungen zustande gekommenen und international gebundenen Gesetzes wird die Reichsbahn dem Reiche genommen und einer selbstständigen juristischen Person, der neugebildeten deutschen Reichsbahngesellschaft, zum Betriebe übertragen, damit sie so zum Hauptträger der Reparationslasten werde.

Dieses neue Unternehmen ist nunmehr völlig aus dem Reichsorganismus herausgelöst, es ist losgelöst von den gesetzlichen Körperschaften des Reiches, Reichstag und Reichsrat, denen gegenüber nicht einmal mehr eine Verpflichtung zur Auskunfserteilung durch die Gesellschaftsorgane besteht. Dieses neue Organ steht auch, soweit nicht besondere Aufsichtsbefugnisse des Reiches festgelegt sind, in keiner Beziehung mehr zur Reichsverwaltung. Die Organisation dieser Gesellschaft ist keiner anderen in Deutschland gleich. Sie entspricht keiner der im Handelsgesetzbuch vorgeschriebenen Gesellschaftsform: Die Gesellschaft ist insbesondere keine Aktiengesellschaft, denn es fehlt ihr vor allem das wichtigste Organ der Aktiengesellschaft, die Generalversammlung; sondern sie ist eine Gesellschaft völlig eigenen Rechts, durch ein auf internationalem Vertrag beruhendem Gesetz geschaffen, und mit einem gewissen internationalen Einschlag in ihrer Organisation. Völlig fremd, als völlig eigenartiges und einzigartiges Gebilde steht sie so innerhalb des deutschen Volks-, Wirtschafts- und Rechtskörpers.

---

[1]) Dr. Kurt Giese: „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik", Berlin 1928, S. 2.

Unter diesen Umständen drängt sich geradezu die Frage auf, wie bei diesem so eigenartigen Unternehmen die Berücksichtigung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft gewährleistet ist. Und diese Frage ist nichts weniger als eine Lebensfrage zur deutschen Volkswirtschaft. Denn für 40 Jahre ist die deutsche Volkswirtschaft nach den Absichten des Dawesplanes mit der Reichsbahngesellschaft auf Gedeih und Verderb verbunden: Erst am 31. Dezember 1964 soll die Gesellschaft regelrechterweise ihr Ende erreichen, unter der Voraussetzung, daß bis zu diesem Zeitpunkt sämtliche Schuldverschreibungen und sämtliche Vorzugsaktien getilgt, zurückgezahlt oder eingezogen sind."

Also diese ungewöhnliche Gesellschaft wurde gegründet, um der Entente Sicherheiten für die Eintreibung ihrer Tribute zu bieten. Und die der Eisenbahn aufgebürdeten Zahlungen sind wahrhaftig keine geringen. Sie betragen jetzt und für die Zukunft an direkten und indirekten Reparationslasten jährlich ungefähr eine Milliarde Reichsmark.[1]).

Sollte die Reichsbahn in die mißliche Lage kommen, diese Riesensumme nicht aufbringen und abliefern zu können, dann droht ihr schärfstes Eingreifen der Reparationskommission. Diese bestellt einen ausländischen Kommissar, dessen Einfluß und Tarifmacht in dem Augenblick maßgebend wird, in dem der Zinsendienst der Obligationen ins Stocken gerät. In diesem Falle kann der Eisenbahnkommissar anordnen, daß die vom ihm nicht gebilligten Ausgaben unterbleiben oder die Tarife so erhöht werden, wie er es für richtig befindet, mit anderen Worten, die Tarifhohheit würde auf ihn übergehen. Ja, wenn diese Maßnahmen nach seiner Auffassung nicht genügen, steht ihm sogar das Recht zu, das Betriebsrecht der Reichsbahn ganz oder teilweise zu verpachten, falls das Reich die fehlenden Obligationszinsen nicht aus anderen Mitteln bezahlt.

Die Verwaltung der Gesellschaft und die noch mögliche Aufsicht seitens der Reichsregierung müssen natürlich ein solches Eingreifen des Kommissars mit allen zu Gebote stehenden Mittel zu verhüten suchen. Tatsache bleibt aber, daß der Übergang der deutschen Eisenbahn auf die Reichsbahngesellschaft die Tarifpolitik einmal unter den Zwang stellt, einen Überschuß in Höhe einer Milliarde Goldmark für Reparationszwecke aufbringen zu müssen, und sodann, daß überhaupt der Einfluß des Reiches auf das Tarifwesen nur ein bedingter ist.

Dem gegenüber muß freilich bedacht werden, daß die Reichsbahn dafür den Hauptteil der Reparationslasten trägt, die sonst doch unserer an sich schwer ringenden Volkswirtschaft noch anderweitig aufgebürdet werden würden: der Steuerapparat müßte vergrößert und der Druck der Steuerschraube noch übler empfunden werden.

---

[1]) Nähere Ausführungen über die Reparationsverpflichtungen bezw. politischen Lasten der Reichsbahn sind auf S. 18 aufgezeichnet.

An sich wäre es von einem Unternehmen, wie die Reichsbahn es ist, die einen Wert von etwa 26 Milliarden Reichsmark repräsentiert, keineswegs zu viel verlangt, unter normalen Verhältnissen einen Überschuß von einer Milliarde herauszuwirtschaften; unsere Staatbahnen haben doch auch vor dem Kriege recht reichliche Zinsen bezw. Überschüsse erübrigt.

Betrachten wir zunächst einmal, was die Bilanz unserer Eisenbahn jetzt ungünstiger gegen früher beeinflußt:

Im Jahre 1913 betrugen[1]) die Einnahmen der Staatsbahnen 3058 Millionen Mark, die Ausgaben der Staatsbahnen 2655 Millionen Mark.

Die Einnahmen setzen sich zusammen:

a) Personen- und Gepäckverkehr	904 Mill. Mk.
b) Güterverkehr	1927 „ „
c) Sonstige	227 „ „
zusammen	3058 Mill. Mk.

Die Ausgaben setzen sich zusammen:

a) Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstätten-Arbeiter	1350 Mill. Mk.
b) Sachliche Ausgaben	855 „ „
c) Schuldendienst	450 „ „
zusammen	2655 Mill. Mk.

Vergleichen wir hiermit den Voranschlag der deutschen Reichsbahngesellschaft für das Geschäftsjahr 1925, also für ihr erstes Geschäftsjahr. Dazu sei noch bemerkt, daß diese Geschäftszeit die Spanne vom 1. Oktober 1924 bis zum 31. Dezember 1925, also fünf Vierteljahre umfaßt.

I. Einnahmen der Betriebsrechnung.[2])

1. Personenverkehr	1 644 000 000 R.-M.
2. Güterverkehr	3 500 000 000 „
3. Sonstige Einnahmen	299 400 000 „
zusammen	5 443 400 000 R.-M.

II. Ausgaben der Betriebsrechnung.

a) Persönliche Ausgaben.	
1. Besoldung der Beamten	1 231 600 000 R.-M.
2. Bezüge der Angestellten und Betriebsarbeiter	386 498 000 „
3. Ruhegehalt, Wartegeld, Hinterbliebenen-Bezüge	390 787 000 „
4. Sonstige persönliche Ausgaben	301 115 000 „
zusammen	2 310 000 000 R.-M.

[1]) Ohne abgetretene Gebiete.
[2]) Vgl. S. 19 auf der das bedeutende Anwachsen der Zahlen begründet wird.

b) Sächliche Ausgaben.

1. Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe . .	580 000 000	R.-M.
2. Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen (einschl. der Löhne der Bahn- und Erhaltungsarbeiter)	634 500 000	„
3. Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge, maschinelle Anlagen (einschl. der Löhne der Werkstättenarbeiter)	779 500 000	„
4. Sonstige sachliche Ausgaben	135 400 000	„
5. Schuldendienst	115 000 000	„
zusammen	2 244 400 000	R.-M.

Zusammen a) und b)		
Ausgaben der Betriebsrechnung	4 554 400 000	R.-M.
Mithin Betriebsüberschuß	889 000 000	„

III. Verwendung des Betriebsüberschusses.

1. Reparationszahlung	200 000 000 [1])	R.-M.
2. Sonderrücklage für Reparationszahlung	200 000 000	„
3. Ausgleichsrücklage	100 000 000	„
4. Vorzugsdividende	20 000 000	„
5. Außerordentliche Ausgab. der Vermögensrechnung 370 000 000 R.-M., davon ab: Einnahme der Vermögensrechnung 10 000 000 R.-M.	360 000 000	„
zusammen wie oben	889 000 000	R.-M.

Bei diesem ungeheueren Anschwellen der Beträge für Aufstellung des Voranschlages fällt besonders auf, daß bei den sachlichen Ausgaben Nr. 2 und 3 es nochmals heißt: einschl. der Löhne der Bahn- und Erhaltungsarbeiter und der Werkstättenarbeiter, nachdem doch vorher die persönlichen Ausgaben mit 2 310 000 000 R.-M. bereits eine ganz enorme Steigerung gegen 1913 (1350 Millionen) aufweisen. Neben der Erhöhung der Gehälter und Löhne ist dies gewaltige Anwachsen der persönlichen Ausgaben wohl in der Hauptsache auf die ganz enormen Ausgaben für Ruhegehalt, Wartegeld und Hinterbliebenenbezüge zurückzuführen, die jetzt fast 400 000 000 R.-M. im Jahre betragen. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß nach dem Kriege das Eisenbahnpersonal in unnatürlicher Weise vermehrt worden war und dann in großem Umfange wieder abgebaut werden mußte.

„Im Jahre 1913[2]) kamen auf 100.— Mk. Besoldung 17.— Mk. Pension, im Jahre 1925 aber 37.— R.-M. Im Januar 1925 entfielen auf 339 000 Beamte 230 000 Beamte im Ruhestand, einschl. Witwen und Waisen. Auf

[1]) Erstes Schonjahr.

[2]) Ernst Nicolai, „Neuzeitliche Probleme der Gütertarifpolitik der deutschen Reichsbahn", Berlin 1928; S. 70 ff.

770 000 Köpfe des Gesamt-Personals kamen 325 000 Pensionäre, Rentenempfänger, Witwen und Waisen, also auf 2,4 Köpfe des aktiven Personals ein inaktiver. Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der deutschen Industrie sieht mit Recht in diesen hohen Pensionslasten das Haupthindernis für weitere Tarifermäßigung. Er hält eine Nachprüfung der Pensionsberechtigung der seit Kriegsende „abgebauten" Rentenempfänger mit dem der Zurückführung einer möglichst großen Anzahl in das freie Wirtschaftsleben für erforderlich. Zum Schluß der von dem Ausschuß gefaßten und vom Reichsverband gebilligten Entschließung wird angeregt, daß die Reichsbahnverwaltung mit der Reichsregierung in Verhandlungen darüber eintritt, in wie weit eine Entlastung des Pensionsetats, soweit es sich um nach dem Kriege aus Gründen der Demobilmachung eingestellte und wieder abgebaute Personen handelt, dadurch eintreten kann, daß die Reichsbahngesellschaft aus dem Reichsetat Zuschüsse erhält. Alle hierdurch bewirkten Einsparungen sollen ausschließlich zu Tarifermäßigungen nach dem Bedürfnissen der Wirtschaft verwendet werden."[1])

Während wir ferner 1913 668 Millionen Mark Ausgaben im außerordentlichen Haushalt der Vermögensrechnung für Neuanlagen und Bauten gebucht finden, die, da sie eine Substanzvermehrung darstellten, auf dem Anleihewege — wie früher stets üblich — finanziert wurden, finden wir im Voranschlag für 1925 die beträchtliche Summe von 360 Millionen Reichsmark außerordentliche Ausgaben (der Vermögensrechnung) aus den Betriebsüberschüssen bezahlt.

---

[1]) Diesen Anträgen des Reichsverbandes der deutschen Industrie ist aber noch nicht stattgegeben worden. Im Gegenteil wurden die Pensionen etc. mit der neuen Besoldungsordnung und Lohnregelung im März 1928 noch gesteigert. Infolgedessen haben sich die Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn recht ungleich entwickelt, wie aus folgenden Kennziffern zu ersehen ist:

Kennziffern.

Stand April 1928.	1913 = 100.
Einnahmen:	
1. Einnahme auf 1 Pers./km	122,67
2. Einnahme auf 1 t/km	132,14
Ausgaben:	
3. Besoldungsdurchschnitt auf 1 Kopf der Beamten	182,70
4. Stundenlohn auf 1 Kopf der Arbeiter	200,00
5. Gesamtpersonalkosten auf 1 Kopf des Personals (einschl. Pensions- und sozialer Lasten)	214,32
6. Ausgabe auf 1 Kopf des Pensions- etc. Empfängers	224,40
7. Ausgaben für Ruhegehälter etc.	438,60
8. Gesamte persönliche Ausgaben	216,15
9. Ausgabe für 1 t Kohle	142,22
10. Kosten für 1 km Gleisumbau	196,72
11. Reichsbahnstoffkosten	156,00

Wenn auch nicht zu verkennen ist, daß die Beschaffung von Anleihen für werbende Anlagen z. Zt. große Schwierigkeiten haben mag, so muß eben doch im Interesse der Senkung unserer Tarife erreicht werden, daß wie in der Vorkriegszeit die Mittel für größere außerordentliche Ausgaben auf dem Kreditwege geschafft und somit erhebliche Summen für die Verbilligung unserer Frachten frei werden.

Der Umstand, daß durch die Inflation die alten Anleihen der deutschen Bahn entwertet worden sind, bringt der Reichsbahn eine beträchtliche Entlastung ihres diesbezüglichen Zinsendienstes.

Im Jahre 1913 betrug der Schuldendienst 450 Millionen Mark, im Jahre 1925 dagegen nur 115 Millionen Reichsmark, worunter nur 33 Millionen Reichsmark der früheren Anleihezinsen einbegriffen sind, während der Rest der Tilgung folgender Schulden galt: Rentenmarkdarlehn, Einlösung von Notgeld, Ablösung von Verkehrssteuern.

Diese vorgenannten Erwägungen lassen es möglich erscheinen, daß sich die Bilanz unserer Eisenbahn bei normalem Wirtschaftsgang günstiger gestalten lassen wird, und daß die Ersparnisse in erster Linie dem Güterverkehr, der ungefähr $^2/_3$ der gesamten Einnahmen der Bahn bringt, zugute kommen könnte.

Der weitere Verlauf in den Jahren 1926 bis 1929 hat in dieser Hinsicht auch trotz der schwierigen Lage unserer Volkswirtschaft bereits Fortschritte gezeitigt. Denn während das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben 1925 lautete:

5 443 400 000 Reichsmark : 4 554 400 000 Reichsmark[1])

ändert es sich folgendermaßen in den Jahren:[2])

		1926		
4 540,8 Mill.	:	3 680,6 Mill.,	Übersch. :	860,2 Mill.
		1927		
5 039,3 Mill.	:	4 158,8 Mill.,	Übersch. :	880,5 Mill.
		1928		
5 159,2 Mill.	:	4 294,4 Mill.,	Übersch. :	864,8 Mill.
		1929		
5 353,8 Mill.	:	4 493,5 Mill.,	Übersch. :	860,3 Mill.

Die Überschüsse der Staatsbahn waren vor dem Kriege ihrem Staate zugute gekommen und hatten somit deren Volkswirtschaft entsprechend von Steuern entlastet. Wenn die Überschüsse jetzt nun zu Reparationsleistungen verwendet werden müssen, so müssen die nun fehlenden Einnahmen des Staates von der Wirtschaft in Form erhöhter Steuern aufgebracht werden.

[1]) Voranschlag galt für 5/4 Jahr.
[2]) Aus den Geschäftsberichten der Reichbahngesellschaft.

Inwieweit und wie lange unsere geschwächte Volkswirtschaft diese erhöhten bezw. vermehrten Steuern tragen kann, steht hier nicht zur Erörterung. Bei einigermaßen normalem Wirtschaftsgang wird die Reichsbahn die von ihr geforderten Überschüsse aufbringen können; und solange sie diesen Ansprüchen nachkommt, hat der von der Reparationskommission bestellte ausländische Kommissar nur ein gewisses Informationsrecht. Die Hauptentscheidung steht dem Verwaltungsrate zu, in dem die deutschen Vertreter die Stimmenmehrheit haben. (Der Präsident muß ein Deutscher sein.)

Auch ist gesetzlich bestimmt, daß die Reichsbahngesellschaft vom Tage ihrer Errichtung an die z. Zt. geltenden Tarife anzuwenden hat und Änderungen der Tarife von der Reichsregierung genehmigt werden müssen. Diese kann auch selbst Ermäßigung der Gütertarife und andere Tarifänderung verlangen, die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet. [1])

Einer ständigen Tarifkommission der Reichsbahngesellschaft ist die Verantwortung übertragen, das Tarifwesen nach den für die Gesellschaft vorgeschriebenen Richtlinien zu regeln. Innerhalb dieses Rahmens, der auf Seite 23 noch näher gekennzeichnet werden wird, bestimmt sie die Tarifpreise für alle vorkommenden Leistungen auf Grund ihres Eisenbahnmonopols.

Somit haben sich die Vorschläge jener beiden Eisenbahn-Sachverständigen, des Engländers Sir William Acworth und des Franzosen Leverve in dem Bericht des I. Sachverständigen-Kommitees an die Reparationskommission vom 9. April 1924, dem sogenannten Dawesplan, doch nicht zu dem Unheil für unsere Volkswirtschaft ausgewachsen, wie sie es zunächst drohten. Die eben genannten beiden Sachverständigen stellten sich in ihrem „Bericht über die deutsche Eisenbahn" auf den Standpunkt, daß die Reichsbahn als reines Handelsunternehmen betrieben werden müsse mit dem Grundsatz, daß alle erreichbaren Einnahmen erzielt würden.

Die Tarifpolitik der Reichsbahn wird wegen ihrer angeblich unberechtigten Begünstigung der deutschen Industrie und des deutschen Handels, insbesondere auch der deutschen Ausfuhr, aufs schärfste verurteilt: „Es sei klar, daß die alliierten Nationen ein Recht hätten zu verlangen, daß die Reineinnahmen der deutschen Reichsbahn nicht verringert würden, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen."

Das Gutachten verlangt deshalb auch eine völlige Umstellung der Tarifpolitik in privatwirtschaftlicher Richtung und Verwaltung der Reichbahn als reines Handelsunternehmen.

Giese, dem obige Auszüge aus dem Gutachten entnommen sind, schreibt über diese beiden Experten, daß deren Auffassung keineswegs nur durch

[1]) Vgl. Ernst Nicolai, a. a. O., S. 102 ff.

die Rücksicht auf die der deutschen Reichsbahn zugedachten Reparationslasten bestimmt ist, sondern auch durch die Grundauffassung der beiden Eisenbahnsachverständigen, von denen der eine, Sir William Acworth, seit langem in der wissenschaftlichen Welt als einer der geistreichsten und nachdrücklichsten Verfechter des reinprivatwirtschaftlichen Charakters der Eisenbahn bekannt ist.

Vielleicht oder wahrscheinlich waren sie wegen dieser ihrer bekannten Auffassung zu Berichterstattern bestimmt worden. Immerhin ist es auch nicht erstaunlich, wenn ein Engländer in anderen Anschauungen über die Bedeutung der Bahn für die Volkswirtschaft alt geworden ist, als wir Deutsche, die wir nur das Staatsbahnsystem kennen.

Aber auch in anderen Ländern, in denen vor dem Kriege die Eisenbahnen mehr oder weniger nach reinprivatwirtschaftlichen Prinzipien verwaltet wurden, hat das Eisenbahnwesen nach dem Kriege sehr wichtige, das reinkapitalistische System beschränkende Änderungen erfahren. So in den Vereinigten Staaten, England und Frankreich.

In U. S. A. wurde durch das Gesetz vom 28. 2. 1920 mit dem freien Wettbewerb gebrochen und die Tarifierung dem Aufsichtsrecht des Bundesverkehrsamtes (Interstate Commerce Commission) unterstellt.[1])

England, also das eigene Heimatland von Sir William Acworth, setzte mit seinem Eisenbahngesetz von 1921[2]) das bisher geheiligte Dogma vom rein privaten Eisenbahnbetrieb außer Kurs.

Der Staat greift in die Eisenbahnpolitik empfindlich ein und übernimmt die Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens, besonders des Tarifwesens.[3])

„Frankreich folgt in einem Eisenbahngesetz am 29. Oktober 1921, in dem ebenfalls der Staat einen stärkeren Einfluß auf das Verkehrswesen geltend macht".[4])

Diese Tatsachen mußten gegen die schroffen, anmaßenden Gutachten jener beiden ausländischen Eisenbahnsachverständigen sprechen; und es gelang den beiden deutschen Vertretern, den Staatssekretären Voigt und Bergmann, die mit Acworths und Leverve im Organisationskomitee die gesetzliche Grundlage für die Reichsbahngesellschaft auszuarbeiten hatten, den deutschen Interessen soweit Gehör zu verschaffen, daß der so wichtige § 2 des Reichsbahngesetzes lautet: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen."

---

[1]) Vgl. v. d. Leyen: „Die Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten bis zum Ende des Weltkrieges" in „Schmollers Jahrbuch" 1921, Heft 1, und im „Archiv für Eisenbahnwesen" 1921, Heft 1.

[2]) Gesetz vom 19. 8. 21 betr. die Reorganisation und weitere Beaufsichtigung der Eisenbahn: „Archiv für Eisenbahnwesen" 1922, S. 216 ff., S. 466 ff.

[3]) Vgl. „Archiv für Eisenbahnwesen", 1922, S. 573 ff.

[4]) Vgl. „Archiv für Eisenbahnwesen", 1922, S. 535 ff. und S. 771 ff.

Eindeutig erscheint diese Bestimmung sicher nicht! Aber man kann ihr wohl die Auslegung geben, die in einer Äußerung des nachmaligen Finanzministers Moldenhauer so kurz und treffend zum Ausdruck kommt: „Indem man die Wirtschaft fördert, hebt man den Güterverkehr, damit aber auch die Einnahmen und den Überschuß der Bahn." [1]) Denn gute, praktische „Kaufmännische Grundsätze", die sich im Geschäftsleben schon immer als erwerbssteigernd bewährt haben, lassen sich gewiß auch mit Recht auf die Geschäftsführung der Reichsbahngesellschaft übertragen ohne ihrer gemeinwirtschaftlichen Einstellung Abbruch zu tun. So z. B. der auch in den oben erwähnten Moldenhauer'schen Worten dem Sinn nach enthaltene Grundsatz: „Kleiner Nutzen, großer Umsatz."

Dieses jetzt allgemein in der Geschäftswelt entwickelte Bestreben, den Umsatz möglichst zu steigern durch Herabsetzung der Preise, bedeutet doch für unsere Eisenbahn möglichste Vermehrung des Verkehrs durch möglichste Verbilligung der Tarife.

Ferner sucht der gewandte Geschäftsmann durch Preisnachlässe bei größeren Abschlüssen und durch sonstige kaufmännische Kulanz gegenüber den Wünschen der Kundschaft seinen Absatz und somit seinen Gewinn zu steigern. Alle diese Geschäftsmethoden sind zweifellos auch von der Reichsbahngesellschaft anzuwenden. Es wird dadurch erreicht, daß der Verkehr vermehrt und verbilligt wird, daß also gleichzeitig den in § 2 des Reichsbahngesetzes festgelegten Grundsätzen: der Volkswirtschaft zu dienen und Überschüsse zu erübrigen, Rechnung getragen wird. Also unter der Voraussetzung, daß die bekannten Reparationsverpflichtungen erfüllt werden, kann auch jetzt und in Zukunft die früher bewährte deutsche Eisenbahnpolitik zu Nutz und Frommen der deutschen Gesamtwirtschaft weiter betrieben werden.

Ob aber diese Voraussetzung auf die Dauer gegeben sein wird, darüber seien einige Untersuchungen Giese's, eines ausgezeichneten Kenners unserer Eisenbahnverhältnisse und ihrer Beziehungen zur deutschen Volkswirtschaft, zu diesem so ungeheuer wichtigen Problem angeführt.

Zunächst eine kurze Übersicht über die der Reichsbahngesellschaft vom Reich aufgebürdeten Lasten, die zum Teil direkt an die Reparationskasse, z. T. ans Reich abgeführt werden müssen, das bekanntlich die letzten Hilfsquellen ausnutzen muß, um die übrigen sogenannten „transfergeschützten" Reparationslasten aus seinem Reichshaushalt bezahlen zu können:

„Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1930" (Berlin 1931) schreibt auf Seite 66. „In welchem Gesamtumfang die deutsche Reichsbahngesellschaft öffentliche und politische Lasten trägt und Zinsen aufzubringen hat, wird durch die gewaltige Zahl von 1,3 Mia. R.-M. beleuchtet".

---

[1]) Das Londoner Abkommen und die deutsche Volkswirtschaft", Berlin 1924, S. 16.

„Die heutige Belastung der Reichsbahn von 1,3 Mia. R.-M. umfaßt im einzelnen folgende Posten:

A. Politische Lasten:

1. Reparationsbelastung:			
a) Reparationssteuer	660,0	Mio.	R.-M.
b) Verzugsdividende auf die dem Reich in Verbindung mit der Reparation seiner Zeit unentgeltlich überlassenen Vorzugsaktien	35,0	„	„
	695,0	„	R.-M.
2. Beförderungssteuer	289,0	„	„
3. Weitere Lasten			
a) Politische Personallast (Pensionen usw.)	226,0	„	„
b) Mehrkosten aus neuer Grenzziehung	18,0	„	„
	1228,0	„	R.-M.

B. Steuern und Zinsendienst:

4. Steuern	19,0	Mio.	R.-M.
5. Zinsendienst			
a) Vorzugsdividende auf die übrigen ausgegebenen			
b) Vorzugsaktien	40,7	„	„
Dienst der neuen Schulden	14,2	„	„
zusammen B:	74,8	„	R.-M.
Insgesamt	1302,8	„	„

Ich lasse B, 4 und 5: Steuern und Schuldendienst außer Betracht, will hier auch nicht auf A, 3: Politische Personallast (Pensionen usw.) =226,0 Millionen Reichsmark eingehen, weil ich bereits an anderer Stelle hierüber gesprochen habe, sondern nur darauf hinweisen, daß die Reichsbahn selbst die Lasten unter Ia und b: zusammen 695,0 Millionen Reichsmark Reparationsbelastung nennt, desgleichen die Beförderungssteuer (289,0 Millionen Reichsmark) als eine politische Last bezeichnet; und dies doch wohl mit Recht!

Giese sagt[1]): „In Wahrheit kommt auch die Verkehrssteuer auf eine dauernde Belastung nicht nur des Verkehrs, sondern auch der Reichsbahngesellschaft selbst hinaus. Denn diese Beförderungssteuer hindert die Gesellschaft an einer entsprechenden Erhöhung ihrer Tarife, da es für den Verkehr naturgemäß ganz gleichgültig ist, ob er an 290 Millionen Reichsmark jährlich für Tariferhöhung oder für Beförderungssteuer zahlt."

Es bleibt also, wie schon auf Seite 10 bemerkt, für die Reichsbahngesellschaft über eine Milliarde Reparationslast und sonstige politische Lasten aufzubringen, deren letztere Summen ebenfalls indirekt d. h. durch den Reichshaushalt der Reparationskasse großenteils zufließen. Nehmen wir an, die

[1]) Vgl. Giese, a. a. O. S. 14.

Lasten würden rund 1 Milliarde Reichsmark ausmachen, so würde dies bei einem ungefähren Anlagekapital der Reichsbahngesellschaft von 26 Milliarden eine Verzinsung von 4% betragen.

Wenn nun, gibt Giese zu, jahrelang vor dem Kriege bei vollster Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen unsere Bahnen einen Gesamtüberschuß von etwa 1 Milliarde [1]) aufbrachten, so hätten sich doch die Verhältnisse jetzt in mancher Beziehung verschoben: „Die Verkleinerung des Bahngebietes um nicht weniger als 8141 km Bahnanlagen, die Loslösung wichtiger Industriebezirke, insbesondere des Saargebietes und des oberschleßischen Bezirkes, die Störung eingelebter wirtschaftlicher Beziehungen durch die Abtrennung wichtiger Landesteile, die Zerstörung des deutschen Außenhandels durch den Krieg, die Verkleinerung der deutschen Handelsflotte, die Balkanisierung Mitteleuropas mit ihren außerordentlich nachteiligen Folgen für den mitteleuropäischen Verkehr; die Bildung des sogenannten polnischen Korridors u. a. mehr sind sehr erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrs, deren finanzielle Bedeutung allerdings zum größten Teil nicht zahlenmäßig erfaßt werden kann."

Er erwähnte noch den von mir bereits auf Seite 13 besprochenen angeschwollenen Pensionsetat und die erhöhten Gehälter und Löhne, um nachher aber doch zu dem Schluß zu kommen, daß viele von diesen Kriegsfolgen sich mit der Zeit wieder einrenken lassen werden.

Ja, er stellt den ungünstiger gewordenen Verhältnissen günstigere Verhältnisse gegenüber, die sogar zu Mehrerträgnissen gegenüber der Vorkriegszeit führen. „Dazu gehört vor allem, daß infolge der nach dem Kriege eingetretenen Weltteuerung die deutschen Tarife unter voller Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse dauernd erheblich über den Friedensstand werden gehalten werden können. [2])

Wie stark sich die Anpassung der Tarife an den veränderten Marktwert in den Einnahmen bemerkbar macht, dafür sind folgende Zahlen bezeichnend. Von 1913 auf 1926 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr gestiegen: Bei einer Steigerung des Personenverkehrs um rund 12% von 904 Millionen Reichsmark auf 1320 Millionen Reichsmark, also um rund 45%; die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei einer Abnahme des Güterverkehrs um rund 6%, doch von 1927 Millionen Reichsmark auf 2831 Millionen Reichsmark, also um rund 47%. Eine Belastung der Reichsbahn mit rund einer Milliarde bedeutet also in Bezug auf die Aufbringung keineswegs dasselbe, wie die gleiche Belastung vor dem Kriege, sondern etwa um 1/3 weniger."

Ferner sei in Betracht zu ziehen, daß der Reichsbahngesellschaft auch ihre Leistungen für die Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung nach den im

---

[1]) Bei Außerbetrachtlassung des damaligen Schuldendienstes.

[2]) Diese Erwartung hat sich z. T. wenigstens als unrichtig erwiesen, denn die Weltmarktpreise sind in erheblichem Maße wieder zurückgegangen.

Geschäftsverkehr üblichen Sätzen abgegolten werden müssen, was bei den früheren Länderbahnen nicht der Fall war. Schließlich sei anzunehmen, daß die jetzige größere Selbständigkeit der Reichsbahngesellschaft sich auch sonst finanziell günstig auswirken werde, so durch starke Abstellungen der Tarife auf den Wettbewerb, durch Mindestmengentarife, durch Verkehrswerbungen, desgleichen durch Verminderung der Ausgaben und Rationalisierung, durch wirtschaftlichere Zugbildung und durch wirtschaftlichere Ausgestaltung der Verlade-, Entlade- und Umschlageinrichtungen. Durch Einführung der Kunze-Knorr-Bremse seien z. B. 26000 Köpfe erspart worden.

Alles in allem erscheinen die finanziellen Erschwerungen durch die eingetretenen Erleichterungen der Lage im großen und ganzen ausgeglichen zu sein, und Giese hat daher keine Bedenken, daß die Reichsbahngesellschaft dauernd die ihr aufgelegten Lasten tragen kann, ohne dabei ihre Verpflichtungen gegenüber der deutschen Volkswirtscheft zu gefährden. Nur die allerwichtigste Frage, ob das Reich die ihm nun entgehenden Einnahmen dauernd entbehren kann, die läßt auch Giese offen, will er absichtlich offen lassen!

III. Welche Bestimmungen garantieren die erforderlichen Rücksichten auf unsere Volkswirtschaft?

Also, solange die deutsche Volkswirtschaft es verträgt, daß das Reich auf die Einnahmen seiner Eisenbahn verzichtet, indem die Wirtschaft durch erhöhte Steuern die vom Staat benötigten Gelder aufbringt, solange wird die Reichsbahngesellschaft freie Hand behalten, den Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu dienen, und am meisten und deutlichsten wird sich dies im Tarifwesen auswirken.

Daß die Reichsbahngesellschaft auf diesem Gebiete von selbst sich ihrer Aufgabe und Verantwortung bewußt sein wird, darf wohl als selbstverständlich angenommen werden. Sie ist aber auch gesetzlich dazu verpflichtet, wie dies aus folgenden Bestimmungen des Reichsbahngesetzes hervorgeht, und zwar sind es dreierlei Garantien, die der deutschen Gemeinwirtschaft die Wahrnehmung ihrer Belange sichern soll, nämlich:

1. Bestimmungen für das Reich,
2. Bestimmungen für die Länder,
3. Bestimmungen für die Wirtschaft selbst.

Auf Seite 14 hatten wir gesehen, daß die Tarifbestimmungen, wie sie bei der Reichsbahn in Geltung waren, mit dem Übergang der Reichsbahn in die Reichsbahngesellschaft in Kraft zu bleiben hatten.

Das Reichsbahngesetz bestimmt weiter, daß alle Änderungen der Tarife der Genehmigung der Reichsregierung bedürfen. Ihrerseits aber ist die Reichsregierung berechtigt, sobald sie dies im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für erforderlich hält, Änderungen der Tarife zu verlangen. (§ 33 des Reichsbahngesetzes.)

Diese Änderungen können sich auf alle Arten der Tarife und Tarifgebühren beziehen.

Freilich zieht gleich der nächste § (§ 34) diesen Garantien des Reiches jene berüchtigten Schranken: Erfüllung der Reparationslasten darf durch sie nicht beeinträchtigt werden! Daher ist bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft ein Schiedsgericht vorgesehen, das beim Reichsgericht gebildet wird und aus einem vom Reichsgerichtspräsidenten ernannten Vorsitzenden und zwei Beisitzern besteht. Letztere werden ebenfalls vom Reichsgerichtspräsidenten ernannt, jedoch der eine auf Vorschlag des Reiches, der andere auf Vorschlag der Gesellschaft.

Man kann wohl erwarten, daß auf Grund dieser Bestimmungen das Schiedsgericht so zusammengesetzt werden wird, daß die deutschen Belange in seinen Entscheidungen die notwendige Berücksichtigung finden werden, und daß vor allem auch auf das gewissenhafteste abgewogen werden wird, wie bei möglichster Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen doch die Reparationszahlung nicht gefährdet und somit weitere Eingriffe der Entente verhütet werden.

Es ist demnach anzunehmen, daß ein als zweite Instanz vorgesehenes ausländisches Schiedsgericht kaum in Frage kommen wird. Diese zweite Instanz würde ein einzelner Schiedsrichter sein, der vom Präsidenten des ständigen internationalen Gerichtshofes ernannt und auf Antrag einer Partei ein neutraler Staatsangehöriger sein müßte.

Gesetzesbestimmungen, die den Ländern Einfluß auf das Tarifwesen sichern:

Die Befugnisse der Länder stehen den Rechten des Reiches an Bedeutung nach, sind aber immerhin wichtig genug, denn die Reichsbahngesellschaft hat die Tarife „unter Wahrung der Einheit und mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortzubilden und den Verhehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen". [1])

Die Länder, die ihre volkswirtschaftlichen Belange am besten kennen und für ihre Förderung sicher am meisten interessiert sind, haben das Recht, sich um die Tarifgestaltung zu kümmern und entsprechende Anträge zu stellen; und die Reichsbahngesellschaft kann solche Anträge nicht kurzer Hand ablehnen, denn dann steht den Ländern dasselbe oben erwähnte beim Reichsgericht gebildete Schiedsgericht ebenfalls zur Verfügung, wobei die Länder allerdings die Entscheidung durch Vermittlung des Reiches herbeiführen müssen (§ 43 des Reichsbahngesetzes).

Den Ländern — und zwar allen Ländern, auch denen, die früher keine eigenen Bahnen besaßen — steht ferner das wichtige Recht zu, Mitglieder

[1]) Reichsbahngesetz.

für die zuständigen Landeseisenbahnräte zu ernennen, die ihrerseits wieder die Mitglieder für den Reichseisenbahnrat wählen. Außerdem haben die Länder die Befugnis zu den Sitzungen des Reichseisenbahnrates und der zuständigen Landeseisenbahnräte sowie zu den Ausschußsitzungen Regierungsvertreter zu entsenden.

Wenn diese Ländervertretungen auch nur beratende Stimme haben, so kann diese ihre Stimme je nach ihrer Sachkunde und Geschicklichkeit doch vom großen Einfluß sein, wie auch der frühere preußische Landeseisenbahnrat, der dem jetzigen Reichsbahnrat entspricht, es verstanden hatte, bei der preußischen Staatsbahnverwaltung sich einen derartigen Einfluß zu verschaffen, daß die letztere kaum je von den Entschließungen dieser Beratungsstelle abgewichen ist.[1])

Die dritte Möglichkeit, die Interessen der deutschen Wirtschaft auf dem Gebiete des Tarifwesens zu vertreten, wird dadurch gewährt, daß die Wirtschaft selbst Mitglieder in den Reichsbahnrat und die Landeseisenbahnräte entsendet, die von ihren Wirtschaftskörpern, den Kammern des Handels, des Gewerbes, des Handwerks, der Land- und Forstwirtschaft, gewählt werden.

Somit können die Wirtschaftskreise ihre Tarifwünsche durch ihre Vertreter, sowohl bei den Reichs- oder Landeseisenbahnräten vorbringen oder aber auch sich unmittelbar an die Reichsregierung bezw. an das Reichsverkehrsministerium wenden oder an ihre Länderregierungen, wenn sie glauben, bei ihnen besseres Verständnis und größeres Entgegenkommen zu finden.

Auf alle Fälle sind reichliche Garantien geschaffen, um begründete Tarifwünsche vor die entscheidende Stelle zu bringen und sie mit Nachdruck dort vertreten zu lassen.

Die Ergebnisse, die die bisherige Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft erkennen läßt, zeugen ja auch dafür, daß die Gesellschaft, sowohl in der weiteren Ausgestaltung des Normaltarifes, als auch besonders durch weiten Ausbau der Ausnahmetarife der Volkswirtschaft nach Möglichkeit gute Dienste leisten will.

Bis zum Jahre 1927 hatte sich durch Ermäßigung bestehender Ausnahmetarife und durch Einführung neuer Ausnahmetarife der Güterverkehr so gestaltet, daß von den Einnahmen 47,6% und von den beförderten Gütern 55,5% ihrer Menge auf Ausnahmetarife zu rechnen sind.

Den vielfach geäußerten Wünschen nach allgemeiner Tarifermäßigung konnte nicht Folge gegeben werden, statt dessen war es wohl auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus richtiger, einzelnen Güterarten und

[1]) Vgl. Sarter und Kittel: „Die neue deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken". Berlin 1927.

besonders wichtigen Verkehrsbeziehungen nach dem Maße ihrer Unterstützungsbedürftigkeit umsomehr Ermäßigungen zuteil werden zu lassen.

Das nächste Kapitel wird über die der Preisbildung der Frachtsätze zu Grunde liegenden Gesichtspunkte berichten.

IV. Innerhalb der ihr gezogenen Schranken bestimmt die Reichsbahngesellschaft die Tarifpreise für alle vorkommenden Leistungen auf Grund ihres Eisenbahnmonopols.

Innerhalb des vorbezeichneten Rahmens, der einesteils durch die aufzubringenden Reparationszahlungen, andernteils durch die dem Reich, den Ländern und der Wirtschaft gewährten Sicherungen bezw. Einflüsse gebildet wird, bestimmt die Reichsbahngesellschaft die Tarifpreise für alle vorkommenden Leistungen auf Grund ihres Eisenbahnmonopols.

Denn die deutsche Reichsbahn bezw. ihre Nachfolgerin, die deutsche Reichsbahngesellschaft besitzt tatsächlich eine Monopolstellung, seit sie die Herrschaft über die gesamten deutschen Bahnen inne hat und ihre Tarifpolitik wesentlich freier und einheitlicher ausgestalten kann, als die früheren einzelnen Staatsbahnen dazu in der Lage waren, weil deren Länder stets darauf bedacht waren, sich alle Wege offen zu halten und keine Sondervorteile entgehen zu lassen. Jetzt stellt die Reichsbahn eine völlige Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung dar und schließt daher die gleichzeitige Benutzung des Verkehrswesens durch mehrere Unternehmer aus. Diese natürliche Monopolstellung ist noch durch ein gesetzliches Betriebs- und Baumonopol verstärkt, das der Reichsbahngesellschaft auf Grund der §§ 10 und 37 des Reichsbahngesetzes zusteht.

Wenn von dem geringen Wettbewerb durch fremde Bahnwege abgesehen wird, so ist die Reichsbahn nur dem Wettbewerb durch andere Verkehrsmittel, nämlich der Binnenschiffahrt, dem Kraftwagen und Luftverkehr ausgesetzt.

Die Reichsbahn kann demnach — und muß es ja auch — im voraus ihre Preise für alle Leistungen für eine gewisse Dauer festsetzen, sodaß dem, der die Bahn benutzen will, nur übrig bleibt, sich entweder mit den festgesetzten Preisen abzufinden, oder von der Bahnbenutzung überhaupt abzusehen.

Das Letztere muß natürlich nach Möglichkeit verhütet werden, daher bildet die Preisfestsetzung in Anbetracht all des Vorhergesagten trotz der Monopolstellung[1]) der Bahn für sie ein sehr schwieriges nie endgültig zu lösendes Problem.

---

[1]) Vgl. Ed. R. A. Seligmann: „Grundsätze der Sozialökonomie" Jena, 1930 S. 562: „Die Eisenbahn ist unvermeidlich darauf gerichtet, ein Monopol zu werden."

Die Preisbestimmungen müssen ja an sich nun infolge der Vielfältigkeit der Beförderungsgegenstände nach Gewicht, Umfang, Eigenart und Verkehrsziel sehr verschiedenen Gesichtspunkten Rechnung tragen, und je gewissenhafter die ständige Tarifkommission mit ihren Ausschüssen ihres Amtes waltet, umso zweifelhafter mag es oft sein, ob sie für die Unmasse von Transporten und bei den zunehmenden vielen Rücksichten wirklich die „richtigen" Preise gebildet hat.

Von betriebsökonomischem Standpunkt aus kommen für die Preisbildung vor allem 2 Gesichtspunkte in Betracht:

1. Der Wert der zu befördernden Güter.

2. Die der Eisenbahn entstehenden Selbstkosten bei der Beförderung.

Die auf diese beiden Gesichtspunkte sich gründende Tarifierungsmethode ist wohl bei allen Bahnverwaltungen, auch den Privatbahnen in Geltung.[1])

Bei der Bestimmung des Beförderungspreises nach dem Güterwerte können die Frachtkosten bis zur höchsten Belastungsfähigkeit der Versandwaren gesteigert werden und finden ihre Grenze in dem Umstand, daß bei noch weiterer Preissteigung die Einzelwirtschaft auf die Beförderung verzichten würde.[2 u. 3])

Freilich könnte dieser Grundsatz selbst bei rein kaufmännisch geleiteten Privatbahnen nicht immer aufrecht erhalten werden, denn es müßte doch z. B. widersinnig erscheinen, wenn ein schwerer Elektromotor und ein leichter, aber gleichwertiger Packen Seidenstoffe zu den gleichen Frachtsätzen befördert würden.[4])

Auch kann bei Waren hohen Versandwertes der Unterschied des Preises an Versand- und Bestimmungsorte geringer sein, als bei Waren niedrigeren Versandwertes. Deshalb ist es nicht immer richtig, daß die Beförderungsfähigkeit einer Ware und die Frachtbelastungsmöglichkeit im gleichen Verhältnis mit dem Preise wächst, sodaß die Tarifberechnung sich nicht allein auf den Wert aufbauen darf.

---

[1]) Vgl. Sax: „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft" III. Band: Die Eisenbahnen. Berlin 1922.

[2]) Vgl. Sax, a. a. O., S. 319.

[3]) Vgl. Ed. R. A. Seligmann, a. a. O., S. 569: „charge, what the traffic will bear."

[4]) Vgl. Ed. R. A. Seligmann, a. a. O. S. 570 ff: „Einige widersetzen sich dem Grundsatz des Wertes der Dienstleistung als der Erklärung der Eisenbahngebühren, weil sie glauben, daß der Wert den inneren Wert bedeute, und Getreide und Kohle dann mehr belastet werden würden, als Seide und Gewürze. Dies heißt zurückkehren zu dem alten Irrtum, daß Wert und Nutzen identisch sind.

Die geringste Bekanntschaft mit der modernen Werttheorie genügt, um diesen Einwand zu zerstreuen. Wenn wir sagen, daß die Eisenbahnsätze durch den Wert der Dienstleistung bestimmt werden, meinen wir, daß der Grenznutzen für Dienstleistung durch den Versender bestimmt geschätzt wird; daß er, wenn der Satz diese Schätzung übersteigt, die Ware nicht senden wird; und daß jeder Sendung oder Ware eine verschiedene Schätzung beigelegt werden kann."

Im allgemeinen aber bildet der Güterwert den äußeren Maßstab für die Tarifierung; und innerhalb eines Produktionszweiges deckt sich die Werttarifierung daher häufig mit einer Tarifabstufung nach den Stadien des Produktionsprozesses: Rohstoff, Halbfabrikat, Fertigware.

Deshalb ist im großen ganzen für die Preisfestsetzung maßgebend, ob es sich handelt um: Höherwertige Fertigware und Erzeugnisse, höherwertige Bedarfsartikel, Lebens- und Genußmittel, sowie Luxuswaren oder um weniger wertvolle Fertigwaren und Lebensmittel oder um Halbfabrikate und Vorprodukte oder um Rohstoffe und Abfälle.

Der zweite wichtige Gesichtspunkt für die Frachtkostenberechnung sind die für die Bahn selbst erwachsenden Kosten der Beförderung. Diese Selbstkosten richten sich einmal nach dem Verhältnis, indem die „tote Last" zur Nutzlast steht. Dieses Verhältnis zwischen toter und Nutzlast ist bei der Eisenbahn verhältnismäßig ungünstig; im Güterverkehr beträgt nach der durchschnittlichen Wagenausnutzung die Tara das 1,3fache der Nutzlast.[1])

Sodann übt die Länge der Transporte einen großen Einfluß auf die Selbstkosten der Eisenbahn aus, weil das Verhältnis der Abfertigungskosten zu den Streckenkosten mit der wachsenden Entfernung immer günstiger wird.

Es kommen aber noch andere Gesichtspunkte für die Tarifpreisbildung in Betracht. Denn nicht nur der Handelswert eines einzelnen Gutes, sondern auch sein wirtschaftliches Verhältnis zu anderen Gütern — z.B. Düngemittel — lassen vielleicht eine billigere Beförderung als gerechtfertigt erscheinen; und oft erheischen wirtschaftspolitische Gründe erhebliche Abweichungen von dem Prinzip der Tarifbildung nach dem Handelswert, denn die Tarifbildung soll ja weiter ein Mittel zur Förderung unserer Volkswirtschaft bleiben.

Die richtigen Bestimmungen der Frachtpreise erfordern daher eine außerordentliche Sachkunde aller unserer wirtschaftlichen Verhältnisse und ihre Beziehungen untereinander und zum Ausland, und das Amt der Ständigen Tarifkommision ist daher ein außerordentlich verantwortungsvolles. Insonderheit dürfen Abweichungen von den Normalpreisen doch nur dann zugebilligt werden, wenn die Interessen der Gesamtwirtschaft sie als gerechtfertigt erscheinen lassen.

V. Staffeltarif.

Bevor wir zu den Abweichungen, den Ausnahmetarifen übergehen, ist es wohl zweckmäßig, daß wir uns erst ein Bild von dem Normaltarif machen, um dann umso klarer beurteilen zu können, warum dieser Normaltarif einer so komplizierten Volkswirtschaft nicht genügen kann, sondern durch recht zahlreiche und sehr mannigfaltige Abweichungen ergänzt werden muß.

---

[1]) Vgl. Ernst Nicolai, a. a. O., S. 78 ff.

Der Normaltarif ist der sogenannte Staffeltarif. Er ist, wie auf Seite 8 bereits erwähnt, bei der Reichsbahn im Jahre 1920 eingeführt worden. Er hatte in manchen Tarifänderungen während der Kriegszeit, sowie in früheren Ausnahmetarifen seine Vorläufer und in der Tarifgestaltung verschiedener Privatbahnen seine Vorbilder. In Wort und Schrift war manche Lanze für ihn schon gebrochen worden, doch der Umstand, daß die deutschen Bahnen vorher keiner einheitlichen Leitung unterstanden, hatte seine Einführung noch verhindert bezw. hinausgezögert.

Nach Wegfall dieses Hindernisses und gezwungen zu einer Tarifreform infolge notwendiger Beseitigung fast aller Ausnahmetarife auf Grund des Versailler Vertrages und veranlaßt auch durch die Inflation entschloß sich die Reichsbahn zu seiner Einführung.

Wie die Vernunft gebietet, alle technischen Fortschritte für den Verkehr nutzbar zu machen, so müssen auch tarifmäßig alle praktisch und durchführbar erscheinenden Mittel angewandt werden, um die Entfernung gleichsam weiter zu verkürzen, und dies geschieht zweifellos durch den Staffeltarif, wenn z. B. für die Bezahlung der Beförderungsleistung auf einer Gesamtentfernung von 1600 km gleichsam nur eine Frachtstrecke von 610 km angerechnet und somit in diesem Falle nur 38,1 % der Frachtkosten berechnet werden, die beim reinen Kilometertarif zu bezahlen wären. [1])

---

[1]) Während nämlich die ersten 100 km voll als 100 km bezahlt werden müssen, werden die nächsten 100 km, also von 101—200 km nur noch als 90 km, die weiteren 100 km von 201—300 km nur noch als 80 km und so fortlaufend jede weiteren 100 km noch um je weitere je 10 km verkürzt angerechnet, sodaß die 100 km von 901—1000 km nur noch als 10 km bezahlt werden. Das letztere gilt dann auch für alle weiteren je 100 km. Es wird also gleichsam für die Bezahlung der Beförderungsleistung angerechnet z. B. die Gesamtentfernung von 500 km nur mit 400 km, die Gesamtentfernung von 1000 km nur mit 550 km. Die Gesamtentfernung von 1600 km nur mit 610 km.

Der Staffeltarif, der seit seiner Einführung schon wieder einige Änderungen erfuhr, hat folgende Gestalt:

Abfertigungsgebühren und Streckensätze des Normalgütertarifs nach dem Stande vom Mai 1929.[1])

Abfertigungsgebühren für 100 kg in Rpf.

Entfernung	Stückgut		Wagenladungen						
	I	II	A	B	C	D	E	F	G
1 — 10			13,32	13,32	12,21	12,21	12,21	11,10	
11 — 20			„	„	„	„	„	„	
21 — 30			„	„	„	„	„	„	
31 — 40			14,43	„	„	„	„	„	11,10
41 — 50	35,52	35,52	15,54	„	„	„	„	„	
51 — 60			16,65	14,43	„	„	„	„	
61 — 70			17,76	15,54	13,32	„	„	„	
71 — 80			18,87	16,65	14,43	„	„	„	
81 — 90			19,98	17,76	15,54	13,32	„	„	
91 — 100			21,09	18,87	16,65	14,43	13,32	12,21	
über 100			22,20	19,98	17,76	15,54	14,43	13,32	

Streckensätze für Tonnenkm. in Rpf.

Entfernung	Stückgut		Wagenladungen							
	I	II	A	B	C	D	E	F	G	
1—100	18,98	14,87	11,99	9,88	8,10	6,67	5,44	4,11	3,00	
101—200	17,09	13,32	10,77	8,88	7,33	5,99	4,88	3,66	2,66	
201—300	15,21	11,99	9,66	7,88	6,44	5,33	4,33	3,33	2,44	An-
301—400	13,21	10,43	8,33	6,99	5,66	4,66	3,89	2,89	2,11	stoß-
401—500	11,43	8,88	7,22	5,88	4,88	4,00	3,22	2,44	1,78	sätze
501—600	9,55	7,44	5,99	5,00	4,11	3,33	2,78	2,11	1,55	
601—700	7,55	5,99	4,77	3,89	3,22	2,66	2,11	1,55	1,11	
701—800	5,66	4,44	3,66	3,00	2,44	2,00	1,67	1,22	0,89	
801—900	3,77	3,00	2,33	2,00	1,55	1,33	1,11	0,89	0,67	
über 900	2,00	1,44	1,22	1,00	0,89	0,67	0,56	0,44	0,33	

[1]) Entnommen: Dem „Verkehr des Deutschen Wirtschaftsgebietes, insbesondere das Deutsche Eisenbahn-Tarifwesen", S. 111.

Aus den hier dargestellten Einheitssätzen wird der Frachtsatz nach dem Anstoßverfahren beispielsweise wie folgt gebildet:

Für ein Gut der Klasse A (Hauptklasse) beträgt die Fracht für 1 t. bei 430 km:

	100	mal	11,99	Rpf. =	1199 Rpf.
+	100	„	10,77	„ =	1077 „
+	100	„	9,66	„ =	966 „
+	100	„	8,33	„ =	833 „
+	30	„	7,22	„ =	216 „
					4291 Rpf.
dazu Abfertigungsgebühr					222 „
					4513 Rpf.
aufgerundet					4515 Rpf.

Für den praktischen Gebrauch werden selbstverständlich die Frachten nicht etwa in dieser umständlichen Weise ermittelt, sondern sie sind im sogenannten „Frachtsatzzeiger" ausgerechnet zusammengestellt, und zwar sowohl für die Hauptklassen zu 15 t, wie für die Nebenklassen zu 10 und zu 5 t, für letztere unter Hinzurechnung der hierfür festgesetzten prozentualen Zuschläge.

Dieser jetzt gültige Normaltarif ist also eigentlich in doppelter Weise gestaffelt, und zwar spricht man auf Grund des Tarifschemas von einer horizontalen und einer vertikalen Staffelung. Die horizontale Gliederung weist ähnlich wie früher die Abstufung der Frachtgüter nach der Art ihrer Verladung und dem Wert der Ware auf — Klasseneinteilung —, dagegen sind aus der vertikalen Staffelung die Frachtsätze zu ersehen, wie sie sich durch alle Klassen hindurch nach je 100 km um 5% verkürzen und jenseits 900 km den gleichen niedrigsten Streckensatz für alle weiteren Entfernungen beibehalten, denn mit 1000 km hört dann die Absenkung der Staffel auf.

Aus dem angeführten Frachtberechnungsbeispiel ist zu ersehen, daß der ermäßigte Frachtsatz bei seinem Eintritt nicht für die ganze Beförderungsstrecke gilt, sondern daß er an den vorangegangenen höheren Einheitssatz angesetzt („angestoßen") wird.

Durch die Verbilligung der Frachten auf den weiteren Entfernungen ist tatsächlich auch der Erfolg erreicht worden, daß der Durchschnitt der Beförderungsstrecken sich von 130 km im Jahre 1913 auf 150 km im Jahre 1926 verschoben hat.

Ob der Grundsatz, alle Klassen des Normaltarifes gleichmäßig abzustaffeln, der einzig richtige ist, oder ob es nicht auch wichtige Gesichtspunkte gibt, die es ratsam erscheinen lassen, die verschiedenen Klassen verschieden stark abzustaffeln, und zwar die niedrigern Klassen stärker als die höheren,

darüber gehen die Meinungen natürlich auseinander. Je geringwertiger die Güter sind, umsoweniger können sie nennenswerte Frachten vertragen, und umso eher erreichen sie die Entfernungsgrenzen, wo die Versendung nicht mehr lohnt und unterbleibt. Bei noch stärkerer Staffelung dieser geringwertigen Güter, besonders schon auf den mittleren Entfernungen würde deren Transportfähigkeit noch über weitere Entfernungen hinaus gesteigert werden können.

Aber abgesehen davon, daß der sehr verschiedenen Tragfähigkeit der mannigfaltigen Güter schon durch die horizontale Klasseneinteilung Rechnung getragen wird, würde eine uneinheitliche, unregelmäßige und sprunghafte vertikale Staffelbildung den ganzen normalen Tarif komplizieren und unübersichtlich machen, ja der Gefahr einer gewissen Willkür aussetzen. Zumindesten würde ein solcher Tarif noch mehr der unberechtigten Eingriffe in das Wirtschaftsleben und in die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse verdächtigt werden. Denn ohnehin bedeutete zweifellos die Einführung des Staffeltarifes ein gewisses Eingreifen in bisherige Wirtschafts- und Konkurrenzverhältnisse und zwar in zweifacher Hinsicht: Auf nahen Entfernungen trat eine verhältnismäßige Verteuerung der Frachten ein, um auf den weiteren die Frachten erheblich zu senken. Das erscheint gewiß nicht ungerecht, aber eine Störung der gewordenen Wirtschaftslage wurde sicher dadurch vielfach empfunden.

Es ist ja nicht erstaunlich, wenn die höheren Frachtsätze auf den näheren Entfernungen gar manchen Interessenten zu Klagen und Beschwerden veranlassen; denn jetzt beträgt z. B. die Fracht für 100 kg in der Klasse A auf 100 km 135 Pfg. (1914 nur 72 Pfg.), dagegen auf 1000 km 653 Pfg. (1914 dagegen 612 Pfg.). Die Steigerung gegenüber den Vorkriegssätzen beträgt also bei 100 km fast 87%, bei 1000 km nur 7%. Noch ungünstiger gestaltet sich ein Vergleich für den kleinen Verfrachter, der nur 10 t verladen oder empfangen kann.

Einer Steigerung der Fracht um 96% bei Klasse A auf 25 km steht eine Ermäßigung der Fracht um 9,2% bei Klasse F auf 1000 km gegenüber. Hieraus ergibt sich deutlich die Wirkung des neuen Normal-Staffeltarifes, besonders die höhere Belastung auf den nahen Entfernungen und bei den hochwertigen Gütern. Doch wäre es unrichtig, anzunehmen, daß diese Steigerung lediglich auf das Konto der Ermäßigung der weiteren Entfernung zu setzen wäre. Etwa 40% der Frachtverteuerung kommt auf die notwendige Anpassung des Tarifes an die allgemeine Teuerung; auch die Mehrbelastung durch Verkehrssteuer muß in Anrechnung gebracht werden.

Jedenfalls würde, wenn die nahen Entfernungen nicht zu Gunsten der weiten Entfernungen mehr belastet würden, deren Entlastung kaum den

erhofften Erfolg haben, weil — wie im Jahre 1925 genau berechnet wurde — „von der Reichsbahn in den Normalklassen in Tonnen befördert wurden:

auf Entfernungen bis 237 km = 79,5%
auf Entfernungen über 237 km = 20,5%

Dagegen wurde an Frachten bezahlt:

für Beförderungen bis 237 km = 45%
für Beförderungen über 237 km = 55%

Die auf nur 45% der Gesamtfrachtbelastung entfallende Ermäßigung würden sich auf 79,5% aller Gewichtsmengen verteilen und daher im einzelnen kaum merkbar sein, während die auf 55% der Gesamtbelastung entfallende Erhöhung von 20,5% der Gewichtsmengen getragen werden und sich sonach umso schärfer auswirken müßten."[1])

Vor allem aber muß darauf hingewiesen werden, daß trotz einer Steigerung der Frachtsätze auf den nahen Entfernungen die absoluten Transportkosten immer noch weit billiger sind, als jene relativ niederen Frachtkosten auf weiteren Entfernungen.

Niemals wird eine Maßnahme allen Wünschen und Forderungen innerhalb einer großen Volkswirtschaft gerecht werden können; für die Gemeinwirtschaft aber ist es jedenfalls richtig, die Entfernungen möglichst abzukürzen und dadurch den Güteraustausch nach Möglichkeit zu fördern, und dies geschieht umsomehr, je stärker die Staffelsenkungen sich auswirken können, bis sie eine Grenze an den finanziellen Rücksichten der Reichsbahngesellschaft finden müssen.

Denn eine Grenze für die Frachtensenkung in beiden Staffelrichtungen wird schließlich gezogen durch die Selbstkosten der Transporte. Die Selbstkosten der Bahn sind natürlich auf weiteren Strecken verhältnismäßig geringer, als auf den kürzeren. Deshalb ist es auch recht und billig, daß seitens der Reichsbahn die von ihr zugestandene Ermäßigung auf diesen weiteren Entfernungen gewährt werden.

Nur der Umstand, daß der Normaltarif nicht zu kompliziert sein darf, und daß die finanziellen Rücksichten der Reichsbahn ein Halt gebieten, bedingt es, daß der allgemeine Staffeltarif nicht noch weiter und entsprechend der sehr verschiedenen Tragbarkeit der Güter auch noch mannigfaltiger gegliedert ist.

In vieler Hinsicht genügt er tatsächlich unseren so zahlreichen und so verschieden gearteten wirtschaftlichen Belangen noch nicht. Besonders dort, wo ungünstige geographische Verhältnisse, weite Entfernungen zu den Bezugs- und Absatzgebieten und verschärfte ausländische Konkurrenz vorliegen, die ein weiteres Entgegenkommen der Reichsbahn als es im Staffel-

[1]) Vgl. Domsch, a. a. O., S. 25 ff.

tarif vorgesehen ist, notwendig erscheinen lassen, muß diesen besonderen Verhältnissen durch Ausnahmetarife Rechnung getragen werden.

Die bisher angeführten Klagen von Interessenten bezw. Interessentengruppen richten sich gegen gewisse Mängel des bestehenden Tarifsystems, ohne dieses selbst im Prinzip zu verwerfen. Nun liegen aber auch Urteile von Fachleuten vor, die das ganze System an sich in Grund und Boden verurteilen, die nachzuweisen versuchen, daß das Kollektiv-Monopol der Reichsbahn sich eben so stark von monopolistischen Grundsätzen leiten lasse wie Privatbahnen.

So ist es interessant, die Ausführungen Dr. W. Utermann's[1]) über diese Auffassung kennen zu lernen.

Er meint, viele Staaten haben zwar den Eisenbahnbetrieb in eigene Regie genommen, um einer Schädigung der Gesamtwirtschaft vorzubeugen, jedoch sei gerade das angewandte Prinzip der Werttarifierung, das man im allgemeinen für **gemeinwirtschaftlich** halte, die extremste Art einer monopolistischen Preisfestsetzung.

Die Reichsbahn „hat für den größten Teil ihres Verkehrs ein Monopol und ist nur auf verhältnismäßig kleinen Randgebieten dem Wettbewerb anderer Verkehrsmittel ausgesetzt."

Somit „kann sich die Reichsbahn für alle Opfer, die ihr ein Kampf mit anderen Verkehrsmitteln auf Teilgebieten auferlegt, auf denjenigen Gebieten schadlos halten, auf denen ihr Monopol unangetastet ist. Sie ist also in der Lage, ohne ihre wirtschaftliche Existenz zu gefährden im Interesse eines erfolgreichen Wettbewerbs gewisse Leistungen für lange Zeit unter ihren Kosten abzugeben."

Das gemeinwirtschaftliche Prinzip, das die Reichsbahn für sich in Anspruch nimmt, drücke sich darin aus, daß das herrschende Tarifsystem aus volkswirtschaftlichen Gründen eine differenzierte Behandlung der verschiedenen Güterarten vorsehe. Und zwar könnten den Versendern von Massengütern bei diesem System frachtliche Sondervorteile eingeräumt werden, für die natürlich die Versender hochwertiger Erzeugnisse entsprechend stärker belastet werden müßten.

Aber diese Werttarifierung bedeute eine völlig willkürliche Preisfestsetzung und greife in unberechtigter Weise in die gegebenen Bedingungen von Produktion und Konsumtion ein.

„So verdankt das Prinzip der Werttarifierung seine Entstehung auch keineswegs gemeinwirtschaftlichen Erwägungen. Es hat vielmehr bei fast allen Eisenbahnen der Welt Anklang gefunden, gleichgültig, ob es sich um Staats- oder Privatbahnen handelt, und wurde gerade bei den Privatbahnen aus den ersten Anfängen als die einträglichste Art der Frachtberechnung entwickelt."

---

[1]) Vgl. „Monopolistische oder freie Verkehrspolitik?" Magazin der Wirtschaft, 1930, Nr. 47.

„Der Aufbau des Werttarifsystems ist also auch bei der Reichsbahn nicht gemeinwirtschaftlichen Erwägungen entsprungen", vielmehr bedeute dieses System, das aus der Gesamtheit der Verfrachter soviel wie möglich herausholt, offenbar in seinen Grundzügen das schärfste Gegenteil einer Preisfestsetzung nach gemeinwirtschaftlichen Prinzipien.

„Ja, es entspricht diesem eigenen Interesse (der Reichsbahn) sogar im höchsten Maße und in der denkbar extremsten Art, denn nur ganz wenige Unternehmungen können, der Politik der Eisenbahn entsprechend, ihre Preise unabhängig von dem im einzelnen entstehenden Kosten nach der vermutlichen Zahlungsfähigkeit ihrer Abnehmer staffeln. Üblicherweise zwingt vielmehr der gegenseitige Wettbewerb die Unternehmungen mindestens innerhalb desselben Landes dazu, gleiche Leistungen zu einem einzigen einheitlichen Preise anzubieten, der sich nach den tatsächlichen Produktionskosten richtet.

Nur wenn, wie bei den Eisenbahnen ein solcher Wettbewerb eingeschränkt oder ganz ausgeschaltet ist, besteht die Möglichkeit für gleiche Leistungen gegenüber verschiedenen Käuferschichten verschiedene Preise anzusetzen, also in der Hauptsache nur im Falle des Monopols."

Auch in Deutschland sei diese Monopol-Machtstellung der Eisenbahn nicht in besonders gemeinwirtschaftlichem Sinne ausgenutzt worden; denn „weder aus der allgemeinen Höhe der Frachten noch aus der Entwicklung der Verkehrsintensität läßt sich der Schluß rechtfertigen, die Tarifgebahren in Deutschland haben unter wesentlich anderen Gesichtspunkten gestanden, als in Privatbahnländern."

Nun hat unsere Bahn, gerade mit aus dem Grunde auch, um dem Leistungsprinzip Rechnung zu tragen, eine verhältnismäßig billigere Beförderung auf den weiteren Entfernungen eingeführt.

Aber auch mit dieser Maßnahme geht Dr. Utermann scharf ins Gericht.

Hierdurch werde gewiß erreicht, daß mehr Güter auf längere Strecken befördert werden und die Bahn durch diese künstliche Verkehrssteigerung mehr verdiene, unter Umständen dann auch eine Senkung der Selbstkosten erreichen und somit ein im Durchschnitt sogar niedrigeres Frachtpreisniveau ermöglichen kann.

„Aber auch dieser Umstand könnte das System vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus nicht rechtfertigen. Wenn man bedenkt, daß es als eines der wichtigsten und am meisten Erfolg versprechenden Ziele der modernen Rationalisierung gilt, innerhalb der Betriebe die erforderlichen Transportleistungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken, so erscheint es geradezu widersinnig, auf dem Gebiete der volkswirtschaftlichen Güterbewegung das entgegengetzte Ziel zu verfolgen und das „Spazierenfahren" zu prämieren.

Gerade das liegt aber vor, wenn man den Versand von Gütern über ihre natürliche Versandweite hinaus privatwirtschaftlich möglich macht. Die zusätzliche Beförderung, die man den bevorzugten Versendern gewissermaßen kostenlos gewährt, erfordert gesamtwirtschaftlich in Gestalt eines vergrößerten Verkehrsapparates und vermehrter Kräfte im Eisenbahndienst und entsprechender Kapitalinvestierung in den Lieferindustrien einen ebenso unrationellen Aufwand, wie es bei dem unnötig aufgeblähten Transportwesen einer privaten Unternehmung jedem unmittelbar einleuchtet."

„In gleicher Weise ist eine rationelle volkswirtschaftliche Verkehrswirtschaft in erster Linie an den Grundsatz gebunden, daß das Verkehrswesen niemals selbst Zweck sein darf, denn sonst erfährt der Verkehrsapparat eine unrationelle Aufblähung."

Eine echte volkswirtschaftliche Verkehrssteigerung und dadurch mögliche Verbilligung der Verkehrsleistung könne, abgesehen von technischen Fortschritten, nur durch Steigerung der volkswirtschaftlichen Umsätze ermöglicht werden, diese aber werden nur wachsen mit dem verfügbaren Kapital und dem Volkseinkommen. Wenn aber eine gewinnsüchtige Tarifpolitik eine unrationelle Standortslagerung der verarbeitenden Industrien begünstigt, bewirke sie eine Minderung der volkswirtschaftlichen Produktivität, somit auch eine Verringerung der volkswirtschaftlichen Umsätze. Kurzum, unsere ganze bisherige Tarifpolitik fuße in erster Linie auf historischen Gegebenheiten und auf dem Interessenausgleich zwischen den finanziellen Erfordernissen der Reichsbahn und den Wünschen der verschiedenen Versendergruppen.

Dr. Utermann sieht gewissermaßen in der Art unserer monopolistischen Tarifpolitik eine Art Bevormundung der ganzen Volkswirtschaft, statt alle volkswirtschaftlichen Produktivkräfte sich auswirken zu lassen, und vergleicht diese beiden sich widersprechenden Gesichtspunkte mit dem ähnlichen Problem: Freihandel oder Schutzzoll?

„Hier wie dort handelt es sich um die Entscheidung darüber, ob die Verteilung und der Einsatz der nationalen Produktivkräfte nach dem Grundsatz höchster Wirtschaftlichkeit erfolgen soll, oder ob der Schutz des bestehenden unter Verzicht auf das erreichbare Höchstmaß an Volkseinkommen für die praktische Wirtschaftspolitik maßgebend sein soll."

Dr. Utermann plädiert daher für Einführung eines „Raumtarifes", der den Wettbewerb der Kraftfahrzeuge sehr begünstigen würde, auf den ich bei Besprechung der K-Tarife noch näher eingehen werde. Eine gewisse Parteinahme für den Motorverkehr hat Dr. Utermann ja wohl überhaupt die Hand beim Niederschreiben seines Artikels geführt. Und wogegen ließe sich nicht mit Worten trefflich streiten![1]) Soviel mir bekannt, ist auch in keinem anderen Land — ob mit Staats- oder Privatbahnen — ein Raumtarif eingeführt.

[1]) Vgl. zu Dr. Utermanns Auffassungen die z.T. entgegengesätzten des Dr. Salinger auf nächster Seite.

Es liegt nicht allzufern, daß man das Prinzip der Frachtpreisfestsetzung nach dem Wert der Ware auch vergleicht mit dem Prinzip der Besteuerung nach der „Tragfähigkeit der Schultern" d. h. der Leistungsfähigkeit. Dieses System ist bekanntlich auf der ganzen Welt als richtig und gerecht anerkannt. Schädlich für die gesamte Volkswirtschaft muß es aber trotzdem wirken, wenn bei seiner fehlerhaften Handhabung und Überspannung nicht nur die notwendige Kapitalbildung verhindert, sondern sogar bestehendes Kapital rasch aufgezehrt wird.

Merkwürdigerweise schreibt Dr. Utermann in einer Anmerkung seines Aufsatzes, daß auch bei einem notwendigen Systemwechsel im Eisenbahntarifwesen die den Eisenbahnen verbleibenden Gütermengen auch in Zukunft so beträchtlich und unter sich so verschiedenartig sein würden, daß noch genügend Spielraum vorhanden wäre, um eine allerdings abgeschwächte Güterklassifikation aufrecht zu erhalten und dieses sei auch durchaus erwünscht, um plötzliche Erschütterungen zu vermeiden. Also hält Dr. Utermann doch eine gewisse Werteinteilung für richtig und unentbehrlich, ebenso wie er meint, daß das Bestehende nicht plötzlich erschüttert werden dürfe, bezw. geschont werden müsse!

Was sollte auch aus Thüringen volkswirtschaftlich werden, wenn seine vielseitige Industrie nicht weitgehendst von der Eisenbahn unterstützt würde?

In dem gleichen Heft Nr. 47 des „Magazin der Wirtschaft" (1930), in dem Dr. Utermann gegen das geltende Eisenbahntarifsytem zu Felde zieht, nimmt auch Dr. H. D. Salinger zum gleichen Stoff Stellung in einem Artikel: „Tarifreform der Reichsbahn". Auch Dr. Salinger erweist sich als ein guter Kenner unserer Eisenbahnverhältnisse, der besonders über ihre finanzielle Lage genau Bescheid weiß.

Er wünscht und hofft, ähnlich wie Dr. Utermann, daß in nächster Zeit der Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftwagen seine Regelung finden wird. Im übrigen aber nimmt er gegenüber der Utermann'schen Polemik einen erheblich anderen Standpunkt ein und schreibt z. B.: „Eine Zusammenlegung der Klassen A bis C würde dem mit jeder gesunden Tarifpolitik verknüpften Prinzip der Werttarifierung widersprechen. Besser würde also ein prozentualer Abstrich von den Tarifklassen A bis C sein. Nicht zuletzt aber wäre neben der Verringerung der Spanne zwischen den Klassen A — C eine Reform in der Zuteilung der einzelnen Güter zu den jeweiligen Klassen zu erstreben. Man würde damit dem Prinzip der Werttarifierung sogar stärkere Geltung verschaffen. Denn die konjunkturellen Verschiebungen der letzten Jahre haben den Verkehrswert vieler Waren grundsätzlich verändert."

Ferner noch sehr in gegensätzlicher Auffassung zu Dr. Utermann: „Zu fordern wäre vielmehr eine weitere Abstufung der vertikalen Staffeln in den Rohstoffklassen dergestalt, daß man die Rohstoffnahfrachten erhöht und die Rohstofffernfrachten senkt."

VI. Ausnahmetarife; K-Tarife.

Wir hatten gesehen, daß durch die Einführung des Staffeltarifes und durch seine differenziertere horizontale Staffelung die Güterklassifikation und die Zahl der Wagenladungsklassen eine Erweiterung erfahren hatten. Trotzdem blieb auch diese erweiterte Differenzierung der Frachten nach dem neuen Tarif hinter den Erfordernissen der jetzt nach dem Kriege und nach der Inflation noch viel empfindlicher gewordenen Wirtschaft weit zurück.

Ein Normaltarif soll möglichst einfach, einheitlich, übersichtlich und stetig sein, deshalb kann er, unmöglich all den Anforderungen genügen, die eine große, innerlich tausendfach verflochtene, mit dem Ausland durch die verschiedensten Beziehungen verbundene und in ihrer Entwicklung ständig fortschreitende und untereinander im steten Konkurrenzkampf begriffene Volkswirtschaft stellen muß.

Der Wunsch, beim Übergang zum Staffeltarif möglichst alle Ausnahmetarife entbehrlich zu machen, hat sich als unerfüllbar erwiesen und sobald die Reichsbahngesellschaft wieder einigermaßen freie Hand bekam, führte sie wieder mehr und mehr Ausnahmetarife ein, denn infolge der viel schwieriger gewordenen Lage unserer gesamten Volkswirtschaft muß unter den heutigen Verhältnissen noch mehr als vor dem Kriege durch Ausnahmetarife der Bezug der Roh- und Hilfsprodukte, sowie der Versand vieler Fertigwaren erleichtert werden.

Im allgemeinen hält die Reichsbahn an dem Grundsatz fest, daß Tarifermäßigungen nur berechtigt sind, wenn ein ausreichendes volkswirtschaftliches Bedürfnis besteht. Denn was man dem Einen gewährt, geht notwendig auf Kosten des Anderen, den man mehr belasten, oder dem man zumindesten Tarifermäßigung vorenthalten muß. So läuft die Frage von Tarifbegünstigung also auf die richtige Bewertung und Einschätzung der zu schützenden Interessen hinaus, die nur auf Grund genauer Kenntnis der Verhältnisse vorgenommen werden können.

Diese Art Tarifpolitik bedeutet gleichsam ein Stück Planwirtschaft, deren Zweckmäßigkeit von den verschiedenen Interessenten sehr verschieden beurteilt werden wird; denn gleich wie die Schutzzollpolitik Anhänger und Gegner hat, so werden auch die von der Tarifpolitik Begünstigten oder Geschädigten berechtigterweise eine sehr verschiedene Einstellung dieser Politik gegenüber einnehmen.

Vieles, was Röpke in seiner Abhandlung über „Weltwirtschaft und Außenhandelspolitik“[1]) über Freihandel und Schutzzoll schreibt, könnte voll und ganz auch hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der Tarifbegünstigungen hier Erwähnung finden, denn wie sich dort durch alle Betrachtungen wie ein roter Faden die

[1]) Vgl. Röpke, „Weltwirtschaft und Außenhandelspolitik“ in der Beamtenhochschule, Berlin 1929.

immer wiederkehrende Grundfrage: „Lohnt die Begünstigung der einen die Opfer der anderen?“ hindurchzieht, ebenso ist diese Frage bei allen Tarifbegünstigungen zu stellen und wird oft genug nicht restlos gerecht oder auch nur befriedigend beantwortet werden können.

Nur auf einige Gesichtspunkte sei kurz hingewiesen: Röpke schreibt an der oben angegebenen Stelle über Schutzzölle: Der Schutzzöllner muß einsehen, „daß die Mittel zur Begünstigung bestimmter Schichten nicht aus der vierten Dimension genommen werden können, ohne an irgendeiner anderen Stelle der Volkswirtschaft zu fehlen.“ „Es muß also fortan als ein unehrliches Spiel gelten, wenn man die Tatsache verdunkelt, daß Schutzzölle irgendeiner Schicht ein Opfer auferlegen, und es so darstellt, als ob gleichzeitig alle Schichten der Bevölkerung von einem Schutzzoll gewinnen könnten.“

Die Ungerechtigkeit gegenüber den durch jene Begünstigung geschädigten wird auch dadurch nicht aus der Welt geschafft, daß möglichst viele begünstigt werden sollen.[1]) Röpke nimmt hierzu folgende Stellung, die genau auch für Ausnahmetarife Geltung hat: „Je weiter aber diese Privilegierung ausgedehnt wird, umso mehr hört sie auf eine Privilegierung zu sein, während eine immer kleiner werdende Schicht der Nichtprivilegierten die immer größer werdende Last der Privilegierung zu tragen hat, was das Gerechtigkeitsempfinden um so mehr herausfordert, als sich diese Schicht zum großen Teile aus Leuten zusammensetzt, die wirtschaftlich und politisch zu schwach sind, um sich im Streit der Zollinteressen Gehör zu verschaffen.“

So sehr also auch das Bereich der Ausnahmetarife ausgedehnt werden mag, diese Begünstigungen sind und bleiben Subventionen mit ihrer Vorder- und Kehrseite, und ein Normaltarif verdient vielleicht schon nicht mehr diesen Namen, wenn infolge der zahlreichen und weitgehenden Vergünstigungen — wie unten ausgeführt werden wird — die jetzt auf Ausnahmetarife beförderten Güter ein größeres Quantum darstellen, als die auf dem Normaltarif beförderten.[2])

Die Vergünstigungen gehen sogar so weit, daß in gewissen Fällen die Reichsbahn unter den Selbstkosten Güter und Gütermengen befördert, wenn sie glaubt, es im Interesse der Gemeinwirtschaft verantworten zu können.

Diese Ausnahmetarife sind teils örtlich gebunden, teils allgemein gültig. Die ersteren werden tariftechnisch die besonderen Ausnahmetarife genannt. Sie dienen den Bedürfnissen bestimmter Versand- und Empfangsgebiete; ihre Frachtsätze tragen den mehr oder weniger ungünstigen Wirtschaftsverhältnissen Rechnung und entbehren daher vielfach der Regelmäßigkeit.

[1]) Vgl. das sog. Bismarcksche Solidarschutzsystem, das er im Jahre 1878 dem Bundesrat zur Annahme empfahl.

[2]) Die Abfertigung der Güter wird natürlich auch durch die vielen Ausnahmetarife und deren häufige Abänderung empfindlich erschwert, sodaß seitens des Bahnpersonals wohl nicht mit Unrecht hierüber geklagt wird.

Bei den allgemeinen Ausnahmetarifen konnten gegen früher erhebliche Änderungen getroffen, d. h. mehrere Ausnahmetarife in den Normaltarif übernommen werden.

Die Zahl der jetzt in Gültigkeit befindlichen Ausnahmetarife beträgt ungefähr 200; dazu kommen noch etwa 300 Konkurrenz-Tarife, auf die später näher eingegangen werden soll. Beide Arten, sowohl die Ausnahmetarife, als auch die K-Tarife sind zumeist in sich wieder mehrfach abgestuft.

Nach der Statistik der Deutschen Reichsbahngesellschaft von 1929 betrug die auf Grund des Staffeltarifes von der Reichsbahn beförderte Gütermenge aller Stückgut- und Wagenladungsklassen 35,2 %, dagegen die zu ermäßigten Frachtsätzen der Ausnahmetarife 64,1 %. [1])

Die Ausnahmetarife sind im Vergleich zu 1913 durchschnittlich nur um 33 % erhöht worden; dagegen beträgt die durchschnittliche Erhöhung der Frachtkosten der Normalklassen 48 %. [2])

Für die weitere Besprechung möchte ich die Ausnahmetarife gliedern in:

a) Stückgutsammeltarife,
b) Seehafentarife,
c) Tarife über die trockene Grenze,
d) Umschlagtarife und Binnenschiffahrt,
e) Durchfuhrtarife,
f) allgemeine Ausnahmetarife,
g) Nottarife,
h) Industrie-Unterstützungstarife,
i) Mindestmengentarife,
k) Konkurrenztarife.

a) Stückgutsammeltarife.

Dieser Ausnahmetarif (A. T. 39) gilt für das gesamte deutsche Eisenbahngebiet und wird am meisten von mittleren und kleinen Betrieben ausgenutzt, die ihrerseits mit Speditionsfirmen diesbezügliche Verträge abschließen.

Letztere Firmen sammeln die ihnen zur Verfrachtung übergebenen Stückgüter von den Versandfirmen und übergeben sie dann der Bahn als Sammelladung zur Beförderung nach dem gemeinsamen Bestimmungsort. Die Speditionsfirma befördert also zu ermäßigtem Ausnahmetarif,[3]) wie es die einzelne Fabrik bei Versand ihrer geringen Stückgutmenge nicht könnte; die Speditionsfirma ihrerseits berechnet der Fabrik einen Preis, der zwischen Normal- und Ausnahmetarif liegt, sodaß beide Teile Vorteil von derartiger Versandart haben.

---

[1]) s. Anhang.
[2]) Vgl. „Bericht des Eisenbahnkommissars an die Reparationskommission" 1926, S. 22.
[3]) Dieses Sammelgut wird gemäß des A. T. 39 in die Klasse A des Regeltarifes eingereiht.

Der Eisenbahn andererseits wird bei diesen Beförderungsmaßnahmen sehr viel Arbeit und auch Wagenraum erspart, sodaß sie trotz Tarifermäßigung doch finanziell gut dabei abschneidet.

Dieses Beispiel läßt vorzüglich erkennen, wie beide Teile, sowohl die Versendergruppe, als auch die Eisenbahn Nutzen aus dem Ausnahmetarif ziehen.

Dieser sehr wichtige A. T. 39 erfährt eine sehr bedeutungsvolle Ergänzung durch den K - Tarif 148. Da ich auf die Konkurrenztarife in einem späteren Abschnitt noch genauer eingehen werde, sei hier nur weniges über den K. T. 148 vorweggenommen:

Er ist ebenfalls ein Tarif für Sammelgut, und wie das Wort Sammelgut schon andeutet, handelt es sich hierbei um Güter, die der Versender zwecks geschlossener Auflieferung von den eigentlichen Urversendern erhält und nach Beendigung des Transportes an die eigentlichen Endempfänger verteilt. Die Sammelgüter brauchen nicht an dem Wohnort des Versandspediteurs aufzukommen, sondern es sind auch solche Güter zugelassen, die, sei es mit Landfuhrwerk, Kraftwagen oder Eisenbahn von anderen Orten am Versandort zusammengezogen oder vom Empfänger an Endempfänger außerhalb des Bestimmungsortes der Sammelladung weitergeleitet werden. Nur müssen Garantien gegeben werden, daß wirklich Sammelgut in Betracht kommt, also nicht z. B. Sendungen von Einkaufsgenossenschaften oder großen Werken, die ihre Unterläger versorgen wollen.

Schubert[1]) schreibt zu diesem Ausnahmetarif, daß ihm insbesondere auch der Gedanke der Stückgutrationalisierung zu Grunde liege. „Der Tarif bildet einen Anreiz zur Bildung von Sammelladungen auch in den Entfernungen, in denen bisher wegen der geringen absoluten Spanne zwischen den Frachten der Stückgutklassen und der Ladungsklassen A und B eine Sammeltätigkeit sich nur wenig entfalten konnte. Bei Übergang vom Stückgut = zum Sammelladungsverkehr werden die verhältnismäßig hohen Stückgutabfertigungs- und vor allem Ladekosten gespart."

Der K - Tarif 148 ist ein Vertragstarif; er ist also nur anwendbar, wenn ein Sondervertrag mit Verpflichtungserklärung zu einer jährlichen bezw. monatlichen Mindestmenge mit der Eisenbahn eingegangen wird. Im Rahmen seiner Anwendbarkeit gewährt der K - Tarif die Sätze der Klasse C statt jener der Klasse A; das bedeutet eine Ermäßigung von 31% gegenüber der Klasse A, von 17% gegenüber der Klasse B und von 57% gegenüber der allgemeinen Stückgutklasse. Nach den Grenzübergängen der trockenen Grenze gilt dieser Tarif nicht.

---

[1]) Bericht der Reichsbahndirektion Elberfeld vom 2. 8. 1929, herausgegeben von Dr. Schubert.

b) Seehafentarife.

Zu den wichtigsten Ausnahmetarifen für die deutsche Wirtschaft gehören die Seehafentarife.

Wie wir anfangs gesehen haben, hatte Bismarck die Verstaatlichung der deutschen Bahn besonders aus dem Grunde durchgesetzt, um auf sie seinen Einfluß im Sinne seiner Handelspolitik geltend machen zu können.

Natürlich bezog sich seine Gütertarifpolitik nicht nur auf die nasse Grenze, sondern auch auf die trockene. Aber unser Seehafenverkehr bedeutet ja nicht nur den größeren Teil unseres Auslandsverkehrs, sondern er bedeutet gleichzeitig Weitergedeihen unserer Welthafenplätze mit ihren so wichtigen Stapellagern, wie z. B. die Wollstapel Bremens, die für die ganze deutsche Textilindustrie so wertvoll sind.

Ferner gilt es, unsere Handelsschiffahrt zu fördern und durch sie unseren Außenhandel zu stützen und zu entwickeln.

Durch die Seehafentarife wird weiter angestrebt, daß der Güterverkehr bis zum Hafen ganz den deutschen Eisenbahnen zu Gute kommt, und daß die Waren, was Bismarck durch seine Tarifpolitik für unerwünschte fremde Waren verhindern wollte, für unsere Produzenten möglichst wenig durch Frachtkosten verteuert werden und dadurch konkurrenzfähiger auf dem Weltmarkt werden.

Bei der Preisbildung[1]) der meisten Industrieprodukte spielen die Gestehungskosten, der Gewinnanteil, die Frachten und die Zölle eine wichtige Rolle. Die Selbstkosten sind bei uns, besonders in Thüringen, im Verhältnis zu vielen anderen Ländern infolge erhöhter Löhne, Steuern und sozialer Lasten mehr gestiegen als im Ausland; ein gewisser Gewinn muß gewährleistet sein, denn sonst würde der Unternehmer seine Produktion lieber einstellen; am Auslandszoll, der für unsere Industrieerzeugnisse zum großen Teil eine erschreckende Höhe angenommen hat, können wir (jetzt) nichts ändern, also bleibt nur die Möglichkeit, daß die Fracht auf das geringste Maß herabgesetzt wird, um unseren Industrieprodukten gegenüber den Auslandswaren Wettbewerbsfähigkeit zu ermöglichen.

Solche niedrigen Frachtsätze wirken dann wie Ausfuhrprämien, denn die Preisbasis wird entsprechend der Ermäßigung der Beförderungskosten zu Gunsten des Produzenten oder Verkäufers geändert.

Die deutsche Vorkriegs-Tarifpolitik hat auch im weitem Maße darauf Bedacht genommen, den deutschen Ausfuhrhandel in diesem Sinne zu begünstigen und die dadurch mit erzielte Förderung unseres Außenhandels hat ja der deutschen Eisenbahnverwaltung den Vorwurf seitens der Gut-

---

[1]) Es soll hier nicht eine wissenschaftliche Preistheorie aufgestellt werden, sondern es sollen hier nur einige für die gegenwärtige Frachtenpolitik und die thüringische Industrie besonders wichtige Gesichtspunkte hinsichtlich der Warenpreisbildung hervorgehoben werden, auf die z. Z. in späteren Kapiteln noch genauer eingegangen werden wird.

achterkommission eingetragen, daß die deutsche Eisenbahn nicht kaufmännisch geleitet worden sei und, „daß die alliierten Nationen ein Recht hätten zu verlangen, daß die Reineinnahmen der deutschen Reichsbahn nicht verringert würden, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen.[1])

Auch Holland glaubte bei Wiedereinführung deutscher Seehafenausnahmetarife diese unsere Seehafenpolitik bekämpfen zu können, aber die geographische Lage und Gestaltung Deutschlands lassen gerade diese Ausnahmetarife volkswirtschaftlich so wertvoll und deshalb so berechtigt und unentbehrlich für Deutschland erscheinen, daß auch das Ausland bei einigem guten Willen sich dieser Einsicht nicht verschließen kann.

Im Reiche selbst ist von allen in Betracht kommenden Organen, vom Reichstag und Eisenbahnrat bis herunter zu den Handelskammern die Zweckmäßigkeit der Seehafentarife voll erkannt worden.

Die Seehafenausnahmetarife gliedern sich ihrerseits wieder in Seehafenausfuhr, -einfuhr und -durchfuhrtarife, bei denen die Versand- oder Empfangsstationen ausschließlich Seehafenstationen sind.

Die Ausfuhrtarife fördern die so notwendige deutsche Ausfuhr, aber auch gleichzeitig die wichtigen Seehäfen selbst, ferner die deutsche Schiffahrt und den deutschen Überseehandel; schließlich aber auch die finanziellen Interessen der Reichsbahn selbst.

Je mehr sich Deutschland zum Industrie- und Handelsstaat entwickelte, umsomehr mußte der Ausfuhr der Weg gebahnt werden, um die deutschen Erzeugnisse auf den ausländischen Märkten wohlfeiler und wettbewerbsfähiger werden zu lassen. Entsprechend der außerordentlichen Mannigfaltigkeit und Spezialisierung der Ausfuhrindustrie ist auch die Zahl der durch Seehafentarife begünstigten Erzeugnisse sehr groß. Von ihnen führe ich im Hinblick auf die nachher zu behandelnde thüringische Industrie hier nur an: Die Eisen- und Stahlwaren-Industrie, die Glas- und Porzellan-Industrie, die Spielwaren-Industrie, die Textil-Industrie, die Leder-Industrie, die chemische Industrie, die Gewinnung von Salzen und Säuren, die Industrie der Steine und Erden und die Bier-Industrie; sie alle stehen auf den Weltmarkt mit den gleichen Industrien anderer Länder im dem Wettbewerb.

Zumeist gelten diese Ausfuhrtarife für ganze Wagenladungen, doch erleichtert ein Ausfuhr-Stückguttarif auch die Versendung mannigfaltigster Güterarten in kleineren Frachtmengen zu ermäßigten Preisen nach den Seehäfen.

Für die Weiterbeförderung dieser Stückgüter, meistens höherwertige Fertigwaren, kommen hauptsächlich die regelmäßigen Schiffsverbindungen, die sogenannte Linienschiffahrt im Gegensatz zur freien Schiffahrt, in Be-

[1]) Vgl. Oskar Engelhardt: „Der Dawesplan und die Reichsbahngesellschaft", Heidelberg 1927, S. 35 ff.

tracht. Diese Linienschiffahrt geht von den großen Häfen aus und bietet fahrplanmäßige, häufige Verschiffungsmöglichkeiten nach den entlegensten Ländern; sie garantiert pünktlichere und schnellere Beförderung und sachgemäßere Behandlung der wertvollen Frachten als die freie Schiffahrt, deren Abfahrtzeiten und Frachtpreise erst vereinbart werden müssen, auf der die Verlade- und Unterbringungsmöglichkeiten oft sehr zu wünschen übrig lassen. Sie sucht ihre Fracht jeweils dort und nach dem Hafen, wo und wohin sie unter den günstigsten Bedingungen Ladung erhalten kann. Ihr Interesse ist demnach nicht mit einem bestimmten Hafen, auch nicht mit ihrem Heimathafen verbunden, sondern sie zeigt einen mehr internationalen Charakter.

Die durch die Seehafenausnahmetarife in Massen nach den großen Häfen geleiteten Güter begünstigen die Entwicklung der Hafenplätze und der so wichtigen Linienschiffahrt und damit wieder die Schiffswerften.

Die in der deutschen Linienschiffahrt beschäftigte Mannschaft soll an 80 000 Mann betragen. Die Frachtgewinne der deutschen Schiffahrt wurden vor dem Kriege auf über 1 Milliarde Mk. geschätzt.[1])

Es dürfte demnach wohl als erwiesen gelten, daß die Seehafenausfuhrtarife sehr nützlichen Zwecken dienen, und daß ihre Frachtermäßigungen im volkswirtschaftlichen Interesse liegen. Ähnlich verhält es sich mit den Seehafeneinfuhrtarifen. Sie fördern wie jene den deutschen Überseehandel, die deutsche Schiffahrt; sie dienen den deutschen Seehafeninteressen, sie erleichtern die Einfuhr wichtiger Rohstoffe und Nahrungsmittel; sie bringen der Bahn selbst finanziellen Gewinn.

Unsere Industrie, auch die thüringische, bedarf der überseeischen Einfuhr von vielerlei Rohstoffen, wie Baumwolle, Wolle, Jute, Häute, Erze usw. Je billiger diese Stoffe der heimischen Industrie zugeführt werden, umso wohlfeiler kann sie produzieren und umso leichter mit ausländischen Waren konkurrieren, gleichgültig ob auf dem heimischen oder auf dem Weltmarkt. Doch sind die Einfuhrtarife weit geringer an Zahl als die Ausfuhrtarife und zwar aus handelspolitischen Gründen, denn es wäre widersinnig, Frachtermäßigungen genehmigen zu wollen, die den Zielen der deutschen Handelspolitik widersprächen. Deshalb findet sich kein Ausnahmetarif für Einfuhr von Fabrikaten, um die einheimische Erzeugung nicht zu schädigen und für Rohstoffe nur in sofern, als die deutsche Erzeugung sie nicht oder nicht ausreichend gewähren kann.

Wir werden hier an Bismarck und seine Zoll- und Eisenbahnpolitik erinnert. Auch heute dürfen beide Maßnahmen sich nicht zuwiderlaufen. Nur solche Güter, die lediglich durch reine Finanzzölle belastet sind, wie

1) Vgl. v. Beckerath: „Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahn und die Rohstoffversorgung", Berlin 1918, S. 81. ff.

Tee, Kaffee usw. können durch begünstigte Einfuhr zu vermehrtem Gebrauch dem Konsum zugeführt werden.

Die somit über die deutschen Seehäfen bezogenen Gütermengen haben neben der allgemeinen Steigerung der Handelsbeziehungen dieser Plätze auch den Vorteil im Gefolge, daß diese Häfen sich zu sehr wichtigen Stapelplätzen für die heimische Industrie auswachsen.

In erster Linie ist hierfür der Bremer Baumwollmarkt zu nennen. Er soll der größte und best organisierte deutsche Rohstoffmarkt sein.

Die Größe dieses Marktes, die vielseitigen Erfahrungen seiner Händler begünstigen natürlich vorteilhaften Einkauf in den überseeischen Erzeugungsgebieten. Der verarbeitenden deutschen Industrie aber steht stets eine ausreichende Warenmenge in allen nur gewünschten Qualitäten und wirklich zuverlässiger Sortierung in verhältnismäßig bequemer Reichnähe zur Verfügung, ohne Kapital für Lagerräume und Warenlager investieren zu müssen. Wie sehr sich dieser Seehafenrohstoffmarkt bewährt hat, beweist sein Aufschwung. Der bremische Baumwollversand ist von 96 000 t im Jahre 1885 auf 512 000 t im Jahre 1913 gestiegen.[1])

Die Seehafentarife gehören zu den Mitteln der Handelspolitik gleich wie Einfuhrverbote, Ausfuhrprämien, Schiffahrtsubventionen und dgl. mehr.

„Mit diesen haben sie auch gemein, daß, wenn sie auch ausschließlich die Förderung der heimischen Volkswirtschaft bezwecken, sie jedoch geeignet sind, die volkswirtschaftliche Entwicklung des Auslandes nachteilig zu beeinflussen. Sie sind eine Erscheinung der neomerkantilistischen Handelspolitik, die die Handelspolitik des 18. Jahrhunderts, wenn auch mit veränderten und verbesserten Mitteln fortsetzt, und die in der Gegenwart nicht nur Deutschland, sondern auch die meisten anderen Länder, insbesondere auch Holland und Belgien beherrscht. Derartige Maßnahmen aber unterliegen als Ausfluß der Suveränität dem Selbstbestimmungsrecht des betreffenden Landes und werden ausschließlich von dessen Bedürfnissen aus bestimmt."[2])

Während aber alle protektionistische Zollpolitik mit hohen Gebühren und Ein- und Ausfuhrverboten den Warenaustausch hemmt, fördern im Gegenteil die Seehafentarife den Handel, weil sie Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr erleichtern. Daß sie dies im Dienst der eigenen Volkswirtschaft tun, gibt ihnen allerdings auch eine protektionistische Tendenz; doch hemmt diese nicht den Güteraustausch, sondern fördert den Wettbewerb auf dem Weltmarkt.

c) Ausfuhrbegünstigungstarife über trockene und nasse Grenze.

Die Ausfuhrbegünstigungen, die in den vorbezeichneten zahlreichen Seehafenausnahmetarifen für unsere Ausfuhr geschaffen sind, erfahren eine

---

[1]) Vgl. v. Beckerath, a. a. O. S. 221.

[2]) Vgl. Giese, a. a. O., S. 117.

bedeutungsvolle Ergänzung durch die Ausfuhrbegünstigungstarife für Waren, die außerhalb der bevorzugten Seehäfen die deutschen Grenzen überschreiten.

„Mit diesen Ausfuhrtarifen leisten die deutschen Eisenbahnen ihrerseits ähnlich wie mit den Seehafenausnahmetarifen einen Beitrag zur Erleichterung der Ausfuhr und Unterstützung der deutschen Erzeugungsindustrie in deren Absatzkampf auf dem Weltmarkt. Derartige Tarife können natürlich nicht für alle Güter eingerichtet werden, sie müssen vielmehr auf solche beschränkt bleiben, für die ein ganz besonderes allgemeines Ausfuhrbedürfnis vorliegt, bei denen die Frachtermäßigung nachweislich die Ausfuhr zu beleben geeignet ist und wo eine Ausfuhrsteigerung mindestens in dem Umfange zu erwarten steht, daß durch den Mehrverkehr der Frachtnachlaß bestimmt wieder eingebracht wird.

Die Ausnahmetarife gelten im allgemeinen ab bestimmten Erzeugungsstätten nach den Grenzübergangspunkten und Grenzbahnhöfen der trockenen und der nassen Grenze. Sie gewähren im allgemeinen je 20, manche 25% Ermäßigung gegenüber der zutreffenden Regelklasse.“ [1])

d) Wasserumschlagstarife und Binnenschiffahrt.

Ein Mittelding zwischen Ausfuhrbegünstigung und Inlandsverkehrerleichterung bilden die sogenannten Wasserumschlagtarife.

Diese Art Tarife sind Eisenbahntarife, „die zu Gunsten des Zu- und Ablaufverkehrs nach und von einer Binnenwasserstraße geschaffen werden, sei es um zusammen mit der Binnenwasserstraße den Wettbewerb gegen einen Auslandsweg aufzunehmen, sei es, um der Binnenwasserstraße nach Wahl der Versender die Beteiligung am Verkehr typischer altgewohnter Wasserstraßengüter zu ermöglichen, der ihr herkömmlicherweise in bestimmter Menge und Regelmäßigkeit zusteht, aber durch Änderung von Eisenbahntarifen bedroht wurde. Demnach wurden Wasserumschlagtarife geschaffen:

1. In Bezug auf örtlichen Geltungsbereich,
   a) für Durchfuhr.
   b) für binnenländischen Verkehr mit einem gewissen Aktionsradius von den Binnenumschlaghäfen.
2. In Bezug auf Güterarten
   a) für die höherwertigen Güter der Klassen A - D nur im Durchgang durch Deutschland auf kombinierten Wasser- und Bahnwegen,
   b) sonst nur in Bezug auf typische Wasserstraßengüter, nämlich Kohlen, Holz, Papier, Getreide, chemische Massengüter u. a.

Die Schaffung von Umschlagtarifen für typische Rheingüter nach deutschen Binnenstationen ist davon abhängig, daß dabei die Binnenwasserfrachten zutreffend festgestellt und nicht zu hoch angerechnet werden, damit die

---

[1]) Vgl. A. Kraus: „Theorie und Technik der deutschen Gütertarife“, Karlsruhe 1929, S. 22 Herausgegeben vom Verband Deutscher Eisenbahn-Fachschulen.

Schiffahrt nicht auf Kosten der Reichsbahn höhere Schiffsraten garantiert bekommt, und daß mit den Umschlagtarifen allgemeine volkswirtschaftliche Belange, nicht nur die einzelner Interessentengruppen (Schiffahrtsgesellschaften) gefördert werden."[1])

Unter den nach diesen Gesichtspunkten erstellten Rhein-Main-Umschlagtarifen ist wohl der wichtigste Umschlagtarif der für Kohlen, der von bestimmten Rhein-Main-Umschlageplätzen aus gilt und der bezweckt, gegenüber der direkten Fracht ab Ruhrgebiet die Rheinschiffahrt und die Umschlagsplätze am Kohlenfrachtgeschäft teilnehmen zu lassen, ferner den Ruhr- und rheinischen Stein- und Braunkohlenbergbau zu fördern und den Verbrauchern die Kohlen zu verbilligen. Für die Benutzung dieses Ausnahmetarifes ist es Vorbedingung, daß die Kohlen ab Grube oder Werk auf einer deutschen Eisenbahnstrecke (nicht Kleinbahn) in einem Niederrheinischen Hafen verschifft werden.

Andere Umschlagwettbewerbtarife wie Oberrheinhäfen — Schweizer Übergangsstationen sollen mit der Rheinschiffahrt zusammen den Wettbewerb gegen den linksrheinischen Eisenbahnweg Antwerpen-Basel aufnehmen.

Ferner sollen Donauumschlagtarife die Ausfuhr aller Güter nach Österreich und den Balkanstaaten fördern im Wettbewerb gegen tschechische und österreichische Beförderung. Sie sollen weiter die deutschen Donauhäfen, Regensburg und Passau begünstigen gegen die Donau abwärts liegenden ausländischen Häfen. Sogar den Trieester Wettbewerb nach Österreich und den Balkanländern hofft man zu Gunsten der deutschen Seehäfen in Zusammenarbeit mit der Donauschiffahrt bekämpfen zu können.

So findet also auch in mehrfacher Beziehung ein gewisses Zusammenarbeiten der Reichsbahn mit der Binnenschiffahrt, dem zweitwichtigsten Beförderungsmittel statt.[2]) Trotzdem werden von vielen Interessenten der Binnenschiffahrt der Reichsbahn gegenüber arge Vorwürfe hinsichtlich ihres Tarifgebahrens erhoben; und das ist erklärlich. Die Reichsbahn ist ein Institut, das seine Interessen wahrnehmen muß, zwar in Rücksicht auf die deutsche Volkswirtschaft, aber vielfach im Wettkampf gegen die Binnenschiffahrt. Eine grundsätzliche Einigung ist bei den bestehenden Verhältnissen wohl auch kaum möglich, denn die Reichsbahn ist ein einheitliches Unternehmen größten Ausmaßes, dem hohe Verantwortung und schwere Verpflichtungen auferlegt sind und das, wie wir sahen im voraus alle Preise für alle Leistungen festsetzen muß, dagegen liegt die gesamte Binnenschiffahrt so gut wie ausschließlich in den Händen der Privatwirtschaft und zwar neuerlich vieler Schiffahrtsgesellschaften und noch mehrerer einzelner Schiffsbesitzer, die alle

[1]) Vgl. A. Kraus, a. a. O., S. 26 ff.

[2]) Nach der Reichsstatistik werden ungefähr 25% aller Frachtgüter von der Binnenschiffahrt befördert.

nur das eine Ziel kennen: Größtmöglichen Gewinn zu erzielen. Das Preissystem der Binnenschiffahrt ist ausschließlich das des freien Marktes.

Denn die Preisbildung bei dieser Art Schiffsverkehr vollzieht sich im freien Spiel der Kräfte durch Einzelabrede auf Grund von Angebot und Nachfrage zwischen Unternehmen und Beansprucher und bei Kenntnis der festen Bahntarifpreise.[1])

In der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" von 1926 (Heft 3) bezeichnet Dr. Arnecke (Köln) die Eisenbahnpreisbestimmungen als einen monopolistischen Willkürakt, die der Binnenschiffahrt dagegen als ein der Willkür entzogenes Ergebnis aus dem Widerstreit vieler, die Frachterstellung bezweckender Einzelwillen. „In letzterem setzt die Volkswirtschaft ihren Willen selbsttätig durch, wogegen der technische Riese Eisenbahn ihr geradezu den Krieg zu erklären vermag."

Nun, wie wir gesehen haben, ist der Riese in seiner Willkür doch einigermaßen gebunden, auch nicht ganz verständnislos für die deutsche Volkswirtschaft und im übrigen braucht ja wohl ein gesunder Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt für die deutsche Wirtschaft durchaus nicht nachteilig zu sein.

Der Wettbewerb wird deshalb schwer zu vermeiden sein, weil für beide Verkehrsmittel der Massengüterverkehr das lohnendste Frachtgut ist: Er, der Massengüterverkehr ist der gegebene für die Wasserstraße, weil nur bei ihm eine gute Ausnutzung der großen Schiffsräume der Binnenschiffahrt gewährleistet wird, außerdem auch der Binnenschiffahrtsverkehr mit seinen Unvollkommenheiten in Bezug auf Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Häufigkeit und Sicherheit der Beförderung sich für den sonstigen Verkehr nicht derart eignet.

Dieser selbe Massengüterverkehr ist aber auch für die Eisenbahn besonders wertvoll, weil bei ihm die günstigsten Selbstkostenverhältnisse bestehen: Er ermöglicht eine besonders gute Ausnutzung der einzelnen Wagen, wie des gesamten Zuges; er kommt mit verhältnismäßig kurzem Be- und Entladefristen aus; er bedingt weniger Rangierbewegungen, und erfordert verhältnismäßig weniger Zugaufenthalt, da es möglich ist, die dem Massengüterverkehr dienenden Züge einheitlich zusammenzustellen und auf größere Entfernungen geschlossen durchzuführen. Verluste im Massengüterverkehr sind deshalb für die Eisenbahnen finanziell besonders bedenklich. Eine beträchtliche Erstarkung unserer Binnenschiffahrt auf Kosten unserer Eisenbahn würde wahrscheinlich für nicht wenige deutsche Gebiete auch manche unerwünschte Veränderungen der wirtschaftlichen Struktur im Gefolge haben. Denn die

---

[1]) Im Interesse der Allgemeinheit ist der Eisenbahn durch die Eisenbahnverkehrsordnung die Verpflichtung auferlegt zur Veröffentlichung und zur gleichmäßigen Anwendung ihrer Tarife. Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten frühestens 2 Monate nach der Veröffentlichung in Kraft.

Binnenwasserstraßen fördern die Zentralisation der gewerblichen Tätigkeit, indem sie diese an den verhältnismäßig wenigen Wasserstraßen zusammenziehen.

Die Eisenbahn dagegen mit ihrem weit verzweigten Schienennetz ermöglicht eine Dezentralisation aller gewerblichen Tätigkeit über das ganze Land hinweg. Auf weit verästeltem Netz bis ins Gebirge hinein dient die Eisenbahn auch kleinem Verkehr, ermöglicht seine Entwicklung oder wenigstens seine Weiterexistenz, und selbst wenn unter Umständen der Zugverkehr wenig Lohn verspricht, muß er doch fahrplanmäßig aufrecht erhalten werden.

Die Binnenschiffahrt kommt im wesentlichen nur für den großen Verkehr und für den großen Verfrachter an den verhältnismäßig wenigen Wasserstraßen oder in deren Nähe in Frage. Das große Fassungsvermögen der Schiffsräume bedingt ja auch, wenn der Transport sich lohnen soll, größere Transportmengen und diese wieder die Haltung größerer Lagerräume und die Investierung größerer Kapitalien.

Dieses nachteilige Aufspeichern von Vorräten wird weiter bei alleiniger Benutzung der Schiffahrt dadurch veranlaßt, daß die Schiffahrt nicht in dem Maße, wie die Eisenbahn zuverlässig ist, sondern z. B. bei Wassermangel und Frost ganz aussetzt.

Auch leicht verderbende oder leicht zu beschädigende Waren werden besser der Eisenbahn anvertraut.

Doch will ich nicht weiter auf die Wasserstraßen und Umschlagstarife eingehen, da für Thüringen nur einige wenige dieser Art Tarife über Elbe, Weser und Main in Betracht kommen. Wenn die Main-Donau-Kanalverbindung erst planmäßig durchgeführt sein wird, wird dieser wichtige Verkehrsweg auch der thüringischen Industrie Nutzen bringen.

e) Die Durchfuhrtarife.

Die Durchfuhrtarife betreffen Transporte von Frachtgütern, die vom Ausland durch deutsches Gebiet nach dem Ausland weitergehen.

Schon vor dem Kriege waren Frachtermäßigungen im Interesse des deutschen Durchfuhrhandels oder Frachtverdienstes in Gültigkeit, um mit dem Wettbewerb ausländischer Eisenbahnen oder billigerem Schiffsverkehr konkurrieren zu können. Die unmittelbar auf dem Bahnwege durch Deutschland im Jahre 1913 beförderten Durchgangsmengen betrugen 886 000 t.

Durch das Zerreisen wirtschaftlich eng verbundener Gebiete, wie z. B. das Abreißen Ost-Oberschlesiens und anderer jetzt zu Westpolen gehöriger Gebiete vom deutschen Reiche, ferner durch die im Versailler-Vertrag vorgeschriebenen Bedingungen über die deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen und besonders durch die verhältnismäßig niedrigen Frachten der Inflationszeit gegenüber denen des Auslandes war der Durchgangsverkehr bis zum Jahre 1922 auf 3682000 t in diesem Jahre gestiegen.

Für den Durchgangsverkehr Ost-Oberschlesien-Westpolen wies die Statistik, (der Güterbewegung auf deutschen Bahnen, Jahrgang 1922, S. 16) allein 1627000 t auf und für den Verkehr Belgien-Schweiz 696000 t.

Mit der deutschen Währungsstabilisierung und den ihr entsprechenden hohen Gütertarifen drohte dieser Durchgangsverkehr den deutschen Eisenbahnen verloren zu gehen. Deshalb sind bei den für die Durchfuhr hauptsächlich in Betracht kommenden Gütern Ausnahmetarife mit starken Frachtermäßigungen eingeführt worden.

Diese Ausnahme- bzw. Durchfuhrtarife haben somit zweifellos Bedeutung für die Rentabilität unserer Reichsbahn und mußten aus diesem Grunde hier Erwähnung finden, da sonst die Besprechungen der Tarifpolitik der Reichsbahn eine unvollständige wäre.

Andererseits erübrigt sich, weiter auf diese Durchfuhrtarife einzugehen, da sie — eben weil sie von Reichsgrenze zu Reichsgrenze hindurchführen[1]) — in keinen direkten Beziehungen zur thüringischen Industrie stehen. Ob und inwieweit ausländische Konkurrenzfirmen aus diesen Durchfuhrtarifen derartigen Nutzen ziehen, daß ihr Wettbewerb gegenüber der thüringischen Industrie nennenswert befördert wird, läßt sich statistisch nicht genügend nachweisen, ja wohl kaum abschätzen. Wenigstens steht deutsches statistisches Material darüber nicht zur Verfügung und bei meinen Besprechungen und Korrespondenzen mit thüringischen Industriellen und Handelskammern habe ich keinerlei Beschwerde darüber gehört, daß irgend ein thüringischer Industriezweig sich durch die Durchfuhrtarife benachteiligt sehe. Allerdings ist zu bemerken, daß vielerorts, auch an Stellen, wo man es nicht vermuten möchte, eine nur geringe Kenntnis über das Reichsbahntarifwesen und seine Auswirkung herrscht, soweit es nicht auf die für die jeweiligen Firmen selbst in Betracht kommenden Tarif- und Frachtsätze ankommt.

Weiter sind nach Reichsbahnoberrat Kraus[2]) anzuführen:

f) die allgemeinen Ausnahmetarife,
g) die Nottarife,
h) die Industrieunterstützungs- und
i) die Mindestmengentarife.

f) Die sehr wichtigen **allgemeinen Ausnahmetarife** beziehen sich in der Hauptsache auf Rohstoffe, Hilfsstoffe und Düngemittel, auch einige wenige Lebensmittel.

g) Die **Nottarife** dagegen beziehen sich fast ausschließlich auf Lebensmittel, zumeist auf Feld- und Gartenfrüchte. Diese Nottarife gelten zwar nur vorübergehend, haben aber doch Bedeutung auch für die Industrie,

[1]) Soweit die Durchfuhrtarife die Frachten über die deutschen Seehäfen führen, fördern sie natürlich auch unsere Häfen, unseren Handel und unsere Schiffahrt.

[2]) Vgl. A. Kraus, a. a. O., S. 18.

weil sie sich zu Gunsten niedriger Löhne auswirken, die bekanntlich einen beträchtlichen Teil der Erzeugerkosten in der Produktion ausmachen.

h) „Die **Industrie-Unterstützungstarife** sollen Frachtunterstützung bieten: Entweder einer in Not geratenen heimischen Industrie eines bestimmten Gebietes, um ihr den Wettbewerb in der gleich gearteten inländischen Industrie, mit der sie früher konkurrieren konnte, wieder zu ermöglichen, wenn sie ohne diese Unterstützung zu Grunde ginge und das betreffende Gebiet schwer in Mitleidenschaft ziehen würde; oder einer einheimischen Industrie von volkswirtschaftlicher Bedeutung, die durch das Eindrängen einer ausländischen Konkurrenz in ihrem inländischen Absatz bedroht ist, wo möglich in Ergänzung der Zollpolitik, keinesfalls indes entgegen dieser; oder einer erst aufkommenden einheimischen Industrie von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung, die sich im Inland erst gegen die Auslandseinfuhr durchringen muß."[1])

Solche in Not geratenen Gebiete sind bekanntlich Schlesien und Ostpreußen; aber auch in mancher Beziehung Thüringen, wie wir sehen werden, weil ihm seine Roh- und Hilfsstoffe zumeist ausgegangen und die Arbeitskräfte teurer geworden sind.

Als Beispiel einer erst aufkommenden einheimischen Industrie von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung sei die Gewinnung von Öl, Benzin und Benzol genannt. Durch die Ausnutzung deutscher Grundstoffe soll die Einfuhr fremder Öle und Benzine etc. tunlichst vermieden und damit die Handels- und Zahlungsbilanz gebessert, zugleich auch die deutsche Wirtschaft vom Ausland unabhängig werden. Dies ist bei dem wichtigen Betriebsstoff in nationaler und wirtschaftlicher Beziehung sehr bedeutungsvoll.

i) Die **Mindestmengentarife** gewähren Tarifvergünstigungen in den Fällen, in denen seitens der Verfrachter die Verpflichtung übernommen wird, innerhalb einer bestimmten Zeit eine bestimmte Mindestmenge auf einer bestimmten Strecke zu befördern.

Der Vorteil für beide Partner liegt klar auf der Hand: Der Verfrachter erhält billigere Frachtsätze, die Eisenbahn mehr Verdienstmöglichkeit und den Vorteil, sich auf den bestimmt zu erwartenden Verkehr möglichst praktisch vorsehen zu können. Diese Mindestmengentransporte spielen auch bei den im nächsten Abschnitt zu behandelnden K-Tarifen eine wichtige Rolle.

2. Kraftwagenwettbewerbstarife (K-Tarife).

Der Kraftwagen hat den Vorteil, daß er unabhängig von einem bestimmten Fahrplan von Haus zu Haus fahren kann. Sein Bestreben ist natürlich, in erster Linie die lohnenderen hochwertigen Güter der oberen Klassen zu befördern.

[1]) Vgl. A. Kraus, a. a. O., S. 31.

Die K-Tarife werden hauptsächlich nur als Stationstarife für Verbindungen mit bedeutenderem Verkehr erstellt. „Sie sollen in bestimmten Verkehrsbeziehungen regelmäßigen aufkommenden Verkehr von gewisser Menge, den der Kraftwagen der Eisenbahn entzogen hat und entziehen will, der Eisenbahn zurückgewinnen oder erhalten."

„Sie werden danach nur in ganz bestimmten Verkehrsbeziehungen für ganz bestimmte Güter geschaffen. Der betreffende Benutzer muß sich im allgemeinen zur Auflieferung einer möglichst hoch gegriffenen Gütermenge verpflichten.

Die Gütermenge wird so festgesetzt, daß sie dem Verfrachter keinen Spielraum für die Kraftwagenbenutzung nach und von Orten mit Eisenbahnverbindungen mehr läßt.

Oft hat sich ein Kraftwagen in einer Richtung einen bestimmten Verkehr, der Art nach wenige Güter, gesichert, der aber für sich allein ohne die Gewinnung von Rückfracht auf die Dauer nicht wirtschaftlich bliebe und nicht gehalten werden könnte. Er sucht sich deshalb für den Rückweg Güter aller Art, die natürlich dann ebenfalls der Eisenbahn entzogen werden. Diese wird so doppelt geschädigt und muß Abwehrmaßnahmen treffen. Der Erfolg ist in diesem Falle nur davon zu erwarten, daß dem Kraftwagen die Güter in der einen Richtung — in der nämlich, in der er sich auf wenige, ihm sichere Güter stützen kann — durch einen Artikeltarif (für diese wenigen Güter) abgenommen werden, der natürlich gleich niedergreifen muß, um dem Kraftwagen zum Herabgehen keinen Spielraum über seine Selbstkosten mehr zu lassen."

„Durch diese Mindestmengentarife sichert sich die Reichsbahn die Frachten wenigstens im Umfang des vereinbarten Mindestmengenkontingents; sie bindet den Verfrachter aber indirekt auch als Kunden an sich und drückt ferner mittelbar die Kraftwagenfrachten so, daß diese vielfach nicht mehr wirtschaftlich sind, vor allem dann nicht, wenn dem Kraftwagen damit für eine Richtung Verkehr entzogen und Leerfracht auferlegt wird."[1])

Wir sahen auf Seite 38 ff., daß für den Stückgutsammelverkehr der A. T. 39 erstellt worden ist, der für das gesammelte Stückgut die Frachtsätze der Klasse A in Anwendung bringt, also eine Ermäßigung gegenüber der allgemeinen Stückgutklasse um 26% gewährt. Wir sahen aber auch, daß dieser A. T. 39 seit kurzem durch den K. T. 148 ergänzt wurde, weil jene Ermäßigung von 26% nicht ausreichte, der Kraftwagen-Konkurrenz zu begegnen.

Die Reichsbahn sah sich daher gezwungen, diese Konkurrenz des Lastkraftwagens um das Spediteur-Sammelgut durch ein Zusammenarbeiten mit Spediteuren nach Möglichkeit einzuschränken und eben den K-Tarif 148 für Sammelgut einzuführen, wie er auf Seite 38 näher bezeichnet worden ist.

---

[1]) Vgl. A. Kraus, a. a. O., S. 21. ff.

Der Tarif gilt im allgemeinen nur auf Entfernungen zwischen 100 und 400 km, da innerhalb 100 km dem Kraftwagen mit tarifarischen Mitteln ohne schwere Opfer nicht beizukommen ist. Die Reichsbahn gibt also auf den nahen Entfernungen bis 100 km sozusagen das Rennen, mit dem Kraftwagen zu konkurrieren, schon auf, wenigstens bezüglich der Stückgut-Sammelladungen.

Jenseits 400 km schützen die starken Wirkungen des Staffeltarifes gegen den Kraftwagenwettbewerb zumeist genügend, allenfalls werden Sondertarife angewandt.

Das Kraftfahrwesen ist eine noch verhältnismäßig junge Entwicklung und Deutschland besitzt etwa nur die Hälfte an Kraftwagen gegen Frankreich, nur $^1/_3$ gegen England und gegen U.S.A. sogar nur $^1/_{50}$. Aber die Entwicklung wird weitergehen. Die Automobilfabrikation hat sich auch in Deutschland zu einem sehr bedeutungsvollen Industriezweig entfaltet, in dem einschließlich seiner Nebenindustrien, wie der Bereifungs-Industrie usw. an 100000 Arbeiter beschäftigt und jährliche Erzeugnisse im Werte von annähernd 1 Milliarde geschaffen werden.[1])

Die Zahl der jetzt in Deutschland laufenden Kraftwagen (einschl. Motorräder) beträgt über 1 Million. Nun ist natürlich nur ein gewisser Teil dieser Kraftfahrzeuge der Eisenbahn gegenüber — besonders für den Frachtverkehr — konkurrenzfähig.

„Trotzdem — bemerkt hierzu Dr. Haymann[2]) schon im Jahre 1928 — sehen wir lange Kraftwagenlinien von Hamburg nach Berlin und Köln, von Berlin nach Leipzig. Die Eisenbahn sucht der ihr drohenden Gefahr durch Beteiligung an den Kraftverkehrsgesellschaften auszuweichen. Sie wird also Mitbesitzerin der Landstraße, ebenso wie die Post in reichlichem Maße, ähnlich werden sich auch die Kleinbahnen auf einen harten Kampf einstellen müssen. Ich habe aus den bisherigen Veröffentlichungen für 1927 feststellen können, das mindestens 78 Millionen Kraftwagenkilometer auf 36000 km Straßen gefahren worden sind, d. h. auf $^1/_5$ des Landstraßennetzes. Das sind je befahrenen Kilometer 2000 Wagen im Linienverkehr."

Seitdem hat der Kraftwagenverkehr noch erheblich zugenommen und die Reichsbahn sucht dem Wettbewerb besonders mit Konkurrenztarifen zu begegnen, deren Zahl gegenwärtig über 300 beträgt. Trotzdem wird der Ausfall für die Reichsbahngesellschaft an Frachteinnahmen bereits auf über 250 Millionen[3]) jährlich geschätzt und wird sich weiter steigern, denn der Kraftwagen bietet in vielerlei Beziehungen Vorteile vor dem Schienenverkehr.

Den Hauptvorteil des Gütertransportes mittels Kraftwagens bildet die direkte Beförderung vom Versender zum Empfänger, welche als Vorzüge

---

[1]) Vgl. Otto Krust: „Eisenbahn und Kraftwagen", Mannheim 1929.

[2]) Vgl. Bericht von Dr. Haymann, Beigeordneter des Deutschen Landkreistages, anläßlich der IV. Hauptversammlung der „Stufa" in Dresden 1928.

[3]) Entnommen aus M. d. W. vom 19. 9. 1929.

den Fortfall der Rollgelder für die An- und Abfuhr und des mehrmaligen Umladens in sich einschließt.

Beim Motorwagen entstehen folgende Arbeiten:

1. Aufladen beim Absender auf den Wagen.
2. Fahrt des Motorwagens zum Bestimmungsort.
3. Abladen im Hause des Empfängers.

Dagegen bei der Bahnbeförderung:[1])

1. Aufladen der Güter beim Absender auf den Rollwagen.
2. Beförderung durch diesen zur Bahn.
3. Abladen auf der Eisenbahnstation und Aufstapeln in den Güterräumen.
4. Aussondern.
5. Einladen in den Eisenbahnwaggon.
6. Bahnfahrt zum Bestimmungsort.
7. Abladen aus dem Waggon in die Eisenbahnräume.
8. Aussondern.
9. Verladen auf den abholenden Rollwagen.
10. Beförderung zum Empfänger.
11. Abladen vom Rollwagen im Hause des Empfängers.

Hieraus ergibt sich weiter für den Kraftwagenverkehr der sehr wichtige Faktor der Zeitersparnis; ferner bedarf es in den meisten Fällen einer einfacheren oder gar keiner Verpackung, auch stehen die erforderlichen Arbeitskräfte, die den Transport mitmachen sofort zur Verladung oder Entladung zur Verfügung.

Durch den Wegfall des doppelten Umladens sowie des ebenfalls bei dem Eisenbahntransport notwendigen Einladens in die Güterräume verringert sich die Gefahr der Beschädigung und des Verlustes.

Während die Bahn auf ihrer Fahrt an den Schienenweg und den Fahrplan gebunden ist, und aus betriebs- und fahrplantechnischen Gründen sowie geographischen Notwendigkeiten bestimmte Rangier- und Umladestellen mit mehr oder weniger Zeitverlust anlaufen und als kombinierter Transport viele Aufenthalte erfahren muß, nimmt der Kraftwagen in den meisten Fällen die kürzeren, direkten Strecken, ohne unterwegs halten zu müssen. Diese schnellere Beförderungsart läßt oft die Benutzung des Kraftwagens auch dann bevorzugen, wenn die Eisenbahnbeförderung billiger erscheint. Denn für den Gewerbetreibenden besonders bedeutet Zeit Geld.

Die Unabhängigkeit von bestimmten Abfahrtszeiten gestattet mit Hilfe des Telefons jede beliebige Vereinbarung über Lieferung.

Sehr verbreitet ist die Benutzung des Kraftwagens im eigenen Betrieb, besonders für hochwertige Güter, die unter Umständen höhere Transport-

[1]) Vorausgesetzt, daß die Fabrik nicht Anschlußgleis besitzt.

kosten des eigenen Transportes ertragen können. Gegenüber der großen Einheit der Eisenbahn, des Zuges, stellt der Kraftwagen als einzelner Wagen in mancher Beziehung eine sehr erwünschte kleinere Transporteinheit dar, denn die schnelle Beförderung von kleinen Gütermengen ist besonders bei ungünstiger Konjunktur und Kapitalmangel in vielen Fällen erwünscht. Die kleinere Transporteinheit zusammen mit der freieren Fahrordnung gewährt dem Kraftwagen größere Anpassungsfähigkeit an jeweilige Verkehrsbedürfnisse und je nach der Verkehrsdichte wird eine größere oder geringere Zahl von Kraftwagen in Betrieb gehalten, ohne allzugroßes Betriebskapital anlegen, bezw. festlegen zu müssen.

Der Kraftwagen hat also eine größere ökonomische Anpassungsfähigkeit. Aus all diesen Gründen nimmt die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut, besonders mit wertvollen Stück- und Sammelladungsgütern auf nahen und mittleren Entfernungen mittels Lastkraftwagens ständig zu.

Für die Eisenbahn ist aber gerade der Ausfall der Transporte für wertvollere Güter, sowohl der Stückgüter als der Wagenladungsgüter auf den näheren Entfernungen doppelt verlustreich, weil sie an ihnen infolge des doppelt gestaffelten Tarifes relativ am meisten verdient, und auf Grund dieses Mehrverdienstes aus volkswirtschaftlichen Gründen den minderwertigen Gütern und den Transporten auf weiteren Entfernungen billige Frachtkosten berechnet.

Dazu kommt noch — ähnlich wie beim Schiffsverkehr, — daß der Kraftwagenkonkurrent den bestimmten Eisenbahntarif genau kennt, selbst aber an keinen Fahrpreis und keine Pflichtfahrt gebunden ist und demnach nach jeweiliger Lage der Dinge den Eisenbahntarif unterbieten kann.

Alle diese Verhältnisse drängen auf eine gesetzliche Regelung dieses immer stärker werdenden Konkurrenzkampfes zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, denn die Entwicklung des Kraftwagens scheint schnellere Fortschritte zu machen als die der Eisenbahn. Der Reichsbahn aber sind z. Zt., wie wir wissen, derartige Lasten aufgebürdet, daß sie nennenswerten Einnahmeausfall nicht ohne Gegenwehr hinnehmen kann. Sie wehrt sich deshalb gegen das immer empfindlicher werdende Eindringen des Kraftwagens in ihr Gebiet durch die K-Tarife bis eine andere Regelung, vielleicht durch Gründung einer Reichskraftfahrgesellschaft getroffen ist, die einen Teil der von der Reichsbahn zu tragenden Lasten mit zu übernehmen hätte.[1])

Denn der bloßen Bekämpfung durch K-Tarife sind natürlich auch Schranken gesetzt. Im Magazin der Wirtschaft vom 21. 11. 1929 lesen wir über dieses Problem folgende Auslassungen: „Die Gewährung von K-Tarifen an — tatsächlich, wenngleich nicht formell — einzelne Unternehmungen muß auch

[1]) Vgl. Mag. d. W., vom 5. 9. 1930, S. 1666 ff.

dann, wenn „ein empfindlicher Wettbewerb des Kraftwagens drohte", geradezu verhängnisvolle Folgen haben. Da die von der Reichsbahn gewährte Tarifermäßigung in Einzelfällen mehr als 1/3 der normalen Fracht beträgt, wird es bereits für den einzelnen Unternehmer, der einen K-Tarif für sich herausschlagen will, rentabel, einen Lastkraftwagen anzuschaffen und damit einen „empfindlichen" Wettbewerb anzudrohen.

Die Erstreckung des K-Tarif-Prinzips auch auf die Fälle „drohenden" Wettbewerbs muß so zu den unerfreulichsten und ungesundesten Konsequenzen führen. Der Mißbrauch des Kraftwagens als Druckmittel im Kampf zwischen Reichsbahn und Kunden um die Tarifhöhe wird hier geradezu herausgefordert."

Ehe ich den Abschnitt über A- und K-Tarife abschließe, möchte ich noch aus dem Kampf der Meinungen über unser Eisenbahntarifwesen eine weitere Stimme aus dem „Magazin der Wirtschaft"[1]) zu Worte kommen lassen, die schärfer noch als der bereits erwähnte Dr. Utermann die gesamte Verkehrspolitik der Eisenbahn kritisiert. Der ungenannte Verfasser schreibt u. a.:

„Das volkswirtschaftliche Tarifsystem wird als eine besondere, verdienstvolle Eigentümlichkeit der deutschen Eisenbahnpolitik dargestellt, und aus seiner hohen Bewertung wird dann im wesentlichen die Berechtigung der angeblich zu seiner Verteidigung ergriffenen Maßnahmen abgeleitet.

Es ist zunächst nicht richtig, wenn die Reichsbahngesellschaft die allgemeinen Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik überhaupt als „volkswirtschaftliches Tarifsystem" hinstellt. Tatsächlich ergibt sich dieses System aus den inneren Notwendigkeiten der Eisenbahnwirtschaft.

Werden die Tarife für die Güter mit niedrigem spezifischem Wert, wie z. B. Kohlen, zu hoch festgesetzt, so finden eben keine Transporte auf der Eisenbahn statt. Das mit übermäßiger Fracht belastete Gut muß entweder an Ort und Stelle verbraucht werden oder bleibt völlig ungenutzt."

„Das aus dem Charakter der Eisenbahnwirtschaft heraus entstandene, durchaus international verbreitete Tarifsystem wurde mit den ersten Eisenbahnen geschaffen. Es wäre an sich keineswegs erstaunlich, wenn eine Abänderung dieses Systems notwendig werden sollte.

Die deutsche Reichsbahngesellschaft aber macht aus der Not eine Tugend, sie verwandelt das privatwirtschaftlich gebotene Tarifsystem in ein „volkswirtschaftliches Tarifsystem", sodaß jede Anpassung an die durch veränderte Wettbewerbsverhältnisse der Verkehrswirtschaft gewandelten Voraussetzungen der Eisenbahntarifpolitik als etwas Unnormales, grundsätzlich zu Verurteilendes erscheint." —

„Es muß ausgesprochen werden, daß das gegenwärtige Tarifsystem der deutschen Reichsbahn weder volkswirtschaftliche noch privatwirtschaftliche

[1]) M. d. W. vom 19. 9. 1930. Nr. 38.

Gesichtspunkte für sich anführen kann; es ist ein System der künstlichen, der Entwicklung und dem gegenwärtigen Stand der Verkehrswirtschaft nicht mehr entsprechenden Verbilligung der Beförderungskosten der Massengüter auf Kosten der Qualitätswaren. Wir halten es für falsch, dieses System zu befolgen. Durch seine Unvollkommenheit führt es geradeswegs zum Zusammenbruch der wertvollsten Errungenschaften der staatlichen Tarifpolitik: der Öffentlichkeit und Gleichmäßigkeit der Tarife. Die Forderung nach Aufhebung des § 6 E. V. O.[1]) ist der deutlichste Ausdruck für das im Grunde gerade der deutschen tarifpolitischen Tradition aufs stärkste widersprechende Wesen dieses Systems.

Hat so die deutsche Reichsbahn unter Verkennung der für jedes Tarifsystem gültigen Gesichtspunkte innerer Beweglichkeit und Anpassung an den jeweiligen Stand von Verkehrstechnik und Verkehrswirtschaft die deutschen Eisenbahntarife nach fehlerhaften Verhältniszahlen abgestuft, so hat sie diese Fehler in ihrer Wirkung durch die Politik der Ausnahmetarife noch verschärft. Sie hat sich aus politischen Gründen zu Ausnahmetarifen treiben lassen, die wirtschaftspolitische Ziele verfolgen und deren Kosten vom Reich, nicht von der deutschen Reichsbahngesellschaft zu tragen wären. Dies gilt für die „Ausnahmetarife für einzelne unter besonders ungünstigen Bedingungen arbeitende Gebiete und Wirtschaftszweige", es gilt für die „billigen Ausfuhrtarife" u. a. m.

„Das bereitwillige Eingehen der Reichsbahn auf die Subventionen, die ihr teils von der Reichsregierung, teils von den Interessenten abgerungen wurden — ohne daß immer der erforderliche Widerstand geleistet worden wäre — hat nur zur Verschleierung des wahren Charakters solcher Ausnahmetarife und zu immer neuen Forderungen dieser Art geführt. Die einzige Entlastung, welche die deutsche Reichsbahngesellschaft billigerweise vom Reich verlangen kann, ist denn auch die Übernahme dieser Subventionen auf die Reichskasse. Das würde auch eine erwünschte Einschränkung solcher Subvensionsmaßnahmen zur Folge haben, weil sie dann der öffentlichen Kritik und der parlamentarischen Kontrolle unterliegen würden. Auf diese Weise würde der wahre Umfang und die Bedenklichkeit dieser selten beachteten Gruppe indirekt staatlicher Maßnahmen die Beachtung finden, die sie verdient."

„Auch würde man dann erst einen hinreichenden Überblick über die große technisch-wirtschaftliche Leistung erhalten, welche die gegenwärtige Verwaltung der deutschen Reichsbahngesellschaft in den letzten 5 Jahren vollbracht hat. Freilich würde damit die Machtfülle der Reichsbahnverwaltung und zugleich das Antichambrieren unserer wirtschaftlichen Verbände in den Vorzimmern der Reichsbahndirektoren aufhören."

[1]) **Eisenbahnverkehrsordnung.**

Das ist alles gewiß sehr scharfsinnig gedacht und schneidig gesprochen, aber wie würde der Verfasser X sich wohl verhalten und wie würde er handeln, wenn er — ausgerechnet in unserer so gespannten Wirtschafts- und Finanzlage — selbst verantwortlicher Reichsbahnpräsident oder Reichsfinanzminister wäre?

Glaubt X, daß die Reichskasse tatsächlich imstande sei, gemäß seinem Vorschlage die Ausfälle der Bahn durch die Ausnahmetarife, also die Kosten dieser Subventionen übernehmen zu können, während doch in Wirklichkeit das Reich der Reichsbahngesellschaft über eine Milliarde politische Lasten, wie oben gezeigt wurde, aufzubürden sich gezwungen sieht?

Auch ist es doch zweifellos ein Widerspruch, wenn X vom gegenwärtigen Tarifsystem sagt: „Es ist ein System der künstlichen . . . Verbilligung der Beförderungskosten der Massengüter auf Kosten der Qualitätswaren. Wir halten es für falsch, dieses System zu befolgen" und kurz vorher erklärte: „Werden die Tarife für die Güter mit niedrigem spezifischem Wert, wie z. B. Kohlen, zu hoch festgesetzt, so finden eben keine Transporte auf der Eisenbahn statt. Das mit übermäßiger Fracht belastete Gut muß entweder an Ort und Stelle verbraucht werden oder bleibt völlig ungenutzt."

Daß aber Qualitätswaren sehr wohl verhältnismäßig hohe Tarife vertragen, darauf werde ich in einem späteren Kapitel zurückkommen, in dem ich die thüringischen Industrieprodukte als Qualitätswaren bespreche.

X klagt ferner das gegenwärtige Tarifsystem an, daß es „weder volkswirtschaftliche noch privatwirtschaftliche Gesichtspunkte für sich anführen kann;" er schreibt aber an anderer Stelle: „Tatsächlich ergibt sich dieses System aus den inneren Notwendigkeiten der Eisenbahnwirtschaft." „Das aus dem Charakter der Eisenbahnwirtschaft heraus entstandene, durchaus international verbreitete Tarifsystem wurde mit den ersten Eisenbahnen geschaffen."

Nun, wenn unser heutiges System von jeher gegolten und doch wohl sich bewährt hat und in allen anderen Ländern für richtig gehalten wird, warum dann unserer Eisenbahnverwaltung seinetwegen schwere Vorwürfe machen und von ihr eine Abänderung dieses Systems fordern?

Weiter habe die Reichsbahn die Eisenbahntarife nach fehlerhaften Verhältniszahlen abgestuft und diese Fehler in ihrer Wirkung durch die Politik der Ausnahmetarife noch verschärft.

Von dieser Auffassung kann man natürlich nicht sagen, daß sie absolut falsch sei, denn über die Tarifierung im Einzelnen kann man sehr verschiedener Ansicht sein, und daß die Ausnahmetarife zu Bedenken Anlaß geben, ist im Vorhergehenden bereits zugegeben, besonders auf Seite 35 ff., auf denen eine parallele dieser Tarifpolitik zur Schutzzollpolitik gezogen wurde und auf die entsprechenden Betrachtungen Röpkes über solche Planwirtschaft bezw. Subventionspolitik hingewiesen wurde.

Ob freilich das Parlament das geeignetste Forum sein würde, vor dem solche Probleme restlos richtig und gerecht zu entscheiden wären, möchte ich dahingestellt sein lassen.

Und nun wende ich mich zum 2. Teil meiner Untersuchungen, der thüringischen Industrie.

II. Teil.

Die thüringische Industrie.

I. Geographische Lage Thüringens und seine Bodenbeschaffenheit.

Auf die geographische Lage Thüringens möchte ich nur kurz insoweit eingehen, als diese für seine wirtschaftliche Entwicklung von Interesse ist.

Thüringen wird gebildet im Süden von dem Thüringerwald und erstreckt sich in wechselnder Landschaft nach Norden bis nahe an den Harz. Seine Ostgrenze bildet das Saalegebiet und im Westen wird es geographisch durch die Werra von dem Rhöngebirge getrennt.

Thüringen ist somit das Kernstück von Mitteldeutschland, liegt als solches weitab von jeder Küste und besitzt weder einen einzigen schiffbaren Fluß noch einen Kanal.

Andererseits ist Thüringen nicht zu allen Zeiten allseitig von deutschen Staaten umgeben gewesen; auch seine eigenen politischen Grenzen haben im Laufe der Zeiten manche Wandlungen erfahren und auch heute decken sich seine politischen Grenzen keineswegs mit seinen geographischen Grenzen. Ich werde diese politischen Wandlungen im nächsten Kapitel streifen bei Schilderungen der geschichtlichen Stellung des Landes und seiner Bevölkerung.

Zunächst sei kurz auf die Bodenbeschaffenheit des Landes eingegangen.

Auf dem Thüringerwald herrscht natürlich der Wald, in der Hauptsache Nadelwald vor, aber auch der übrige Teil Thüringens ist nicht arm an Wäldern.

Die Ertragsfähigkeit der Feldwirtschaft ist sehr verschieden. Auf dem Thüringerwald ist sie dürftig, im übrigen mittelmäßig, doch gibt es auch guten, recht ertragreichen Boden. Im ganzen genommen ist die thüringische Landwirtschaft nicht imstande, die Bevölkerung Thüringens, die infolge seiner sehr verbreiteten Industrie verhältnismäßig zahlreich ist, ohne Zufuhr von außen zu ernähren.

Reich ist Thüringen an Wiesen, seine Viehzucht, besonders seine Schafzucht hat deshalb eine bedeutende Rolle gespielt. Erwähnenswert ist auch der Garten- und Gemüsebau. Die Erfurter Blumen- und Samenzüchtereien z. B. genießen Weltruf. Ihr Versand geht nach aller Herren Ländern.

Die größere oder geringere Ertragfähigkeit wird natürlich durch die Gestaltung der Erdoberfläche und das wiederum durch letztere mitbedingte Klima sehr beeinflußt. Somit wirkt sich die Bodengestaltung in erster Linie auf die Landwirtschaft aus; aber indirekt tragen die Bodenverhältnisse auch

mit zum Entstehen und zur Entwicklung industrieller Tätigkeit bei, insofern sie für einen großen Teil der Bevölkerung keine hauptberufliche landwirtschaftliche Tätigkeit mehr ermöglichen, sondern diesen Teil der Bevölkerung zwingen, durch andere gewerbliche Arbeit ihr Brot mit zu verdienen. Deshalb sehen wir in dem gebirgigeren südlichen Thüringen sehr frühzeitig vielfach Industrien entstehen, gleichsam zwangsweise den Lebensunterhalt ergänzend, während sie im nördlichen Teile nur sozusagen freiwilligerweise zusätzlich in Frage kommen.

Der Zwang zu ergänzender industrieller Tätigkeit ist nun um so stärker, je ungünstiger die Bodengestaltung für die Landwirtschaft ist. Je kälter deshalb in den höher gelegenen Teilen des Thüringer Waldes das Klima ist und je weniger die schroff zerschnittene Form des Gebirges und des Vorlandes bei ihrem schnellen Wechsel von Berg zu Tal geeignete Flächen für landwirtschaftliche Bearbeitung bietet, umso mehr mußte der Lebensunterhalt aus anderer Tätigkeit gewonnen werden. Wir sehen deshalb im Nordwesten des Thüringer Waldes, wo die Täler besonders scharf eingeschnitten sind, die Industrie auffallend vorherrschend, dagegen weiter nach Südosten, wo das Gelände breiter gewellt wird, eine mehr gemischt landwirtschaftlich-industrielle Betätigung der Bevölkerung. Auch am Rande des Thüringer Waldes, wo der Übergang vom Gebirge zum Vorland die Oberfläche ähnlich wie im Südosten erscheinen läßt, ist die berufliche Tätigkeit in ähnlicher Weise gemischt.

Eine Folge des Umstandes, daß die Bevölkerung von der Landwirtschaft allein nicht leben kann, ist die, daß sie nebenher Verdienst in Heimarbeit und Hausindustrie suchte. Diese Art industrieller Betätigung hat sich vieler Orts bis auf den heutigen Tag, ganz besonders in der Spielwarenindustrie erhalten.[1]) Und weil die Bevölkerung in ihrer Gesamtheit von Haus aus ärmlich war, fand sie sich zumeist bereit, zu billigem Lohn zu arbeiten.

Weiter bringt die Bodengestaltung es mit sich, daß im südlichen, gebirgigen Teil die vielen Gewässer mit ihrem raschen Gefälle sich eine unendliche Zahl von Energiequellen abgewinnen und für industrielle Zwecke ausnutzen ließen, die vor der Verwendung der Dampfkraft schier unbezahlbar waren.

Im modernen Produktionsprozeß sind natürlich ganz andere Energiequellen vonnöten, trotzdem finden jene Wasserläufe noch vielfach sehr nutzbringende Verwendung, wo kleinere und mittlere Kraftquellen ausreichen oder zur Ergänzung verwandt werden können. So werden viele kleinere Sägewerke, Massenmühlen von Porzellanfabriken und andere Betriebe mit Wasserkraft getrieben. Jedenfalls ist der Ursprung vieler industrieller Anlagen auf diese von der Natur gebotenen Kraftquellen zurückzuführen.

---

[1]) Vgl. Sy: „Die Thüringische Spielwarenindustrie im Kampf um ihre Existenz". Jena 1929, S. 59. ff.

II. Förderung der industriellen Entwicklung Thüringens durch seine geschichtliche Stellung und die Eigenarten seiner Bevölkerung.

Für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes sind neben seinen geographischen Bedingungen seine politischen Verhältnisse sehr wichtig.

Thüringen war in der karolingischen Zeit, in die die ersten Anfänge industrieller Betätigung in Thüringen fallen, Grenzland. Die Saale war die Grenze, das Gebiet östlich derselben war slawisch.

An der Grenze zwischen den deutschen und slawischen Landen entstanden befestigte Plätze und gewannen als Tauschplätze im gegenseitigen Verkehr zwischen Deutschen und Slawen Bedeutung, so z. B. Saalfeld. Zum Haupthandelsmittelpunkt entfaltete sich Erfurt, nach dem eine Reihe Straßen von den Grenzfestungen her zusammenliefen. Günstige Verbindungswege verbanden diesen wichtigen Platz sowohl mit dem deutschen Hinterland über die Eisenacher Pforte nach Westen, als auch über die Pässe des Thüringer Waldes nach Süden.

Dazu kam, daß Erfurt wichtiges kirchliches Zentrum Mitteldeutschlands wurde und in sehr enger Beziehung zum Erzbistum Mainz stand. Diese Gründe lassen es erklärlich erscheinen, daß Erfurt sich in der ersten Hälfte unseres Jahrtausends zu einer der größten Städte des damaligen Deutschlands und einem besonders wichtigen Handelsplatz entwickelte.

Die Orte nun, die an seinen wichtigen Verbindungswegen oder in deren Nähe lagen, genossen von dieser günstigen Verkehrslage natürlich auch ihren Vorteil. Die über Gotha — Eisenach nach Westen in das Werratal gerichtete Straße führte weiter nach Hersfeld, Fulda, Frankfurt u. a. wichtigen Städten des Westens. Nach Südwesten führte von Erfurt eine wichtige Straße über Zella - St. Blasii - Suhl über den Rennsteig; nach Südosten über Gehren - Neustadt a. R. - Neufang - Coburg und weiter nach Süddeutschland, wo damals infolge Vorherrschens des Levantehandels die beiden Städte Nürnberg und Augsburg die bedeutendsten Handelsstädte Deutschlands waren.

Mit dem Vordringen des Deutschtums nach dem Osten verliert Thüringen die Bedeutung des Grenzlandes und allmählich läuft Leipzig - Erfurt den Rang als bedeutendste Handelsstadt in Mitteldeutschland ab. Aber Thüringen ist immerhin diesem neuen Handelszentrum sehr nahe gelegen und zieht weiter viel Vorteile aus dieser günstigen Verkehrslage für seine wirtschaftliche Entwicklung.

Die Verkehrslinie Leipzig - Erfurt - Gotha - Eisenach - Fulda - Frankfurt wächst sich zu einer der frequentiertesten damaligen deutschen Straßen aus. Daneben gewinnt die Verkehrsverbindung Leipzig - Gera - Pößneck - Saalfeld, Gräfenthal - Coburg - Bamberg - Nürnberg erhöhte Bedeutung.[1])

---

[1]) Vgl. Johannes Müller: „Die thüringische Industrie", Jena 1930, S. 12.

Leipzig entwickelte sich mit der Zeit nicht nur für Deutschland, sondern hinsichtlich vieler Gewerbezweige für die ganze Welt als Hauptmeßplatz, somit konnte Thüringen bei seiner außerordentlich günstigen Verkehrslage zu Leipzig für seine vielseitige Industrie großen Nutzen aus diesen Verhältnissen ziehen, immer neue Handelsbeziehungen anknüpfen und neue Anregungen empfangen.

Der Dreißigjährige Krieg mit all seinen Auswirkungen hat dann Thüringen und seinen industriellen Entwicklungen arg zugesetzt. Mit der Entdeckung Amerikas verschob sich weiter sehr zu Ungunsten Thüringens die Verkehrsrichtung allmählich immer mehr nach Nordwesten; die durch Thüringen führenden Handelsstraßen verloren an Bedeutung. Die vorher günstige Verkehrslage wurde dadurch besonders geschädigt, daß andere Gebiete verkehrstechnisch konkurrenzfähiger wurden. Auch das Aufkommen der Dampfkraft, die allenthalben der Industrie einen ungeheuren Aufschwung verschaffte, hat doch der thüringischen Industrie nicht restlose Vorteile gebracht. Der Riesenfortschritt, den der neue industrielle Produktionsprozeß durch die Verwendung der Dampfkraft nahm, konnte nur durch reichen Verbrauch von Kohle voll ausgenutzt werden; und da waren wieder die Gebiete im Vorteil, die reiche Steinkohlenvorräte besitzen oder in nächster Nähe haben. Thüringen ist zwar nicht arm an Braunkohle, wie wir sehen werden, aber diese Kohle ist der Steinkohle nicht gleichwertig und ihr Vorkommen liegt ungünstig, sodaß der bei weitem größte Teil der thüringischen Industrie seinen Kohlenbedarf von außerhalb beziehen muß.

Trotzdem haben die Thüringer, Unternehmer und Arbeiter zusammen, es fertiggebracht, sich den schwieriger werdenden Verhältnissen anzupassen und sind in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung bis zum Weltkriege bewunderungswürdig vorwärts gekommen, so sehr auch zwischendurch Merkantilismus, Kleinstaaterei, Kriegsnöte, Kontinentalsperre, Zollschranken und andere Schwierigkeiten, von denen ich später sprechen werde, hindernd in den Weg traten. Eine große Erleichterung brachte gerade für die thüringischen Staaten der Zollverein 1834.

Von größter Bedeutung wurde der in den 1840er Jahren beginnende Eisenbahnbau, und die in den 1860er Jahren eingeführte Gewerbefreiheit gab freie Bahn zur schnelleren Entwicklung.

Welche geistigen und charakterlichen Eigenschaften sind es nun, die die Thüringer in besonderer Weise zu einer erfolgreichen Industriebevölkerung qualifizieren?

Johannes Müller[1]) stellt über dieses Kapitel sehr eingehende Untersuchungen an, führt für seine Auffassungen viele Vergleiche und Beispiele an und bringt als Kronzeugen eine Menge Schriftsteller, die zu gleichen

[1]) Vgl. Johannes Müller, a. a. O., S. 167 ff.

Resultaten gekommen sind. Ich entnehme Müller's Schilderungen kurz folgendes: Die zentrale Lage Thüringens innerhalb Deutschlands und Mitteleuropas hat es mit sich gebracht, daß es bei der Völkerwanderung von einer größeren Zahl Völkerstämmen durchzogen worden ist, als die meisten anderen deutschen Gebiete. Deshalb sind mehrere Bevölkerungsschichten in Thüringen zu unterscheiden: Zuerst Hermunduren im Süden, Cherusker im Norden, Chatten im Westen. Mit ihnen mischten sich Angeln und Sueben, später Franken und Sachsen. Dazu kommt ein verschieden starker slawischer Einschlag, im Osten mehr, je weiter nach Westen zu umso weniger. Viele Ortsnamen im Altenburgischen, im Elster- und Orlagebiet lassen noch heute slawischen Ursprung erkennen.

Thüringen hat also eine sehr stark gemischte Bevölkerung, und die solchen Mischvölkern im allgemeinen nachgesagte hohe Intelligenz sei auch bei den Thüringern zu beobachten. Alle Kenner der thüringischen Industrie wüßten in gleicher Weise von einer großen geistigen Beweglichkeit und Anstelligkeit der in der Industrie beschäftigten Personen, insbesondere auch der Arbeiter zu berichten. Zur schnellen Auffassung aller Anregungen und Einwirkungen von außen kommt die eigene geistige Durchdringung der Arbeit bis zu den ausführenden Arbeitern hinab .Ein deutliches Anzeichen für diese Fähigkeit des Thüringers auch ohne nennenswerte Vorbildung geistig seine Arbeit völlig zu beherrschen, sind die verschiedensten Erfindungen, die aus der Praxis der thüringischen Industrie heraus durch Leute ohne wissenschaftliche Schulbildung gemacht wurden, die in ihrer Gesamtheit die thüringische Industrie auf ihren hohen Stand gebracht und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten haben.

Seine Präzisionsarbeit, gleich ob in der Maschinenfabrikation, ob in den feinsten Web- und Flechtarbeiten, ob in der Waffen- und Uhrenindustrie, ob in der Optik, ist überall bewunderungswürdig.

Viele tüchtige Persönlichkeiten, die zu Inhabern großer Unternehmungen emporgestiegen sind, stammen aus wirtschaftlich und sozial wenig günstig gestellte Schichten. Von Gera, Thüringens größter Industriestadt, wird berichtet, „daß man selten in einer Stadt so viele Fabriken verschiedenster Art finden wird, die innerhalb einer Generation sich aus kleinsten Betrieben zu Firmen von Weltruf entwickelt haben."

Groß ist die Fähigkeit, sich fremdem Geschmack anzupassen. Die thüringische Spielwarenindustrie „beliefert sowohl die künstlerisch anspruchvollsten Abnehmerschichten Mitteleuropas, wie die mannigfachsten, noch sehr eigenartigen Geschmacksrichtungen huldigenden Völker Amerikas, Afrikas und Asiens."[1]) Ähnlich verhält es sich bei den anderen Industrien; allen Wünschen, jedem Geschmack und jeder Mode versteht die thüringische Industrie Rechnung zu tragen.

[1]) Vgl. Anschütz, K.: „Die Spielwarenproduktionsstätten der Erde", Sonneberg 1903, S. 24.

Die den Thüringern eigene Fantasie und Fähigkeit, mit handwerksmäßiger Geschicklichkeit seine Ideen auszuführen, ermöglichen es, immer wieder neue Erzeugnisse auf allen Gebieten auf den Markt zu bringen.

Besonders hervorgehoben wird die Heimatliebe der Thüringer.[1][2] Thüringen hat prozentual die wenigsten Auswanderer von allen deutschen Ländern. Wer irgend kann, bleibt zu Hause, lebt da lieber in Dürftigkeit, als wo anders im besseren Auskommen. Diese zuweilen mit wirtschaftlicher Vernunft schwer zu vereinbarende Heimatliebe, die zu einem dauernden Bevölkerungsdruck in den thüringischen Industriegebieten geführt hat, hat drückend auf die Lohnverhältnisse gewirkt, die Leistungen der Arbeiter gesteigert und mit all den anderen Eigenschaften die Konkurrenzfähigkeit der thüringischen Industrie auf ihren höchstmöglichen Stand erhalten.

Die in den meisten Industriezweigen vom Vater auf den Sohn durch viele Generationen hindurch vererbten oder übergegangenen Fertigkeiten und Erfahrungen haben zumeist einen hoch qualifizierten Arbeiterstamm entstehen lassen, von dem zu hoffen ist, daß er — wenigstens betreffs der an die Arbeiter zu stellenden Leistungen — jeder Konkurrenz gewachsen ist.

III. Wodurch ist die früher begünstigte thüringische Industrie mit der Zeit ungünstig beeinflußt worden?

Rohstoffmangel.

Die durchweg aus und auf dem heimischen Boden hervorgewachsenen thüringischen Industrien mußten im Laufe der Zeiten äußerst mannigfaltige Wandlungen durchmachen, die wiederum z. T. durch die Verhältnisse des Landes bedingt wurden.

Wichtigste früher für die Industrie in Thüringen günstige Verhältnisse haben sich nach und nach grundlegend geändert. Die thüringische Industrie ist aus einer rohstofforientierten eine arbeitsorientierte Industrie geworden.[3] An Rohstoffen ist empfindlichster Mangel allmählich eingetreten.

Die nun von auswärts zu beziehenden Roh- und Hilfsstoffe sind z. T. weit entfernt und die früher so günstige Verkehrslage für den Absatz der Erzeugnisse hat sich sehr zu seinen Ungunsten verschoben.

---

[1] Vgl. Köhler: „Die Beziehungen der thüringischen Industrie zum Weltmarkt", Jena 1920, S. 27

[2] Vgl. Sy, a. a. O., S. 62.

[3] Vgl. Horst Raabe, a. a. O., S. 126: „Der Zustand der historischen Beharrung tritt für das Thüringische Wirtschaftsgebiet mit seinen überwiegend arbeitsorientierten Fertigindustrien in den Vordergrund."

Thüringen, zumal der Thüringer Wald, gehörte zu den von der Natur am reichsten mit Eisenerz ausgestatteten Gegenden des deutschen Reiches, und lange haben die Vorräte angehalten und Thüringens bedeutungsvollsten Industriezweig entstehen lassen. Aber allmählich machte sich doch eine fortschreitende Erschöpfung der Eisenerzvorräte bemerkbar. Auch alle Verbesserungen der Technik, die es zeitweise ermöglichten, auf Erzvorkommen, die vordem als nicht mehr abbauwürdig beiseite gelassen worden waren, wieder zurückzugreifen, haben an der Tatsache, daß die Eisenerzvorräte Thüringens nach mehr als tausendjährigem Abbau ihrem Ende zugingen, nichts ändern können.[1])

Heute sind nur noch ganz wenige Erzgruben in den preußischen Kreisen Ziegenrück, Schmalkalden und Suhl und in dem thüringischen Kreise Saalfeld vorhanden. Ihre Förderung zusammen beläuft sich auf etwa 100 000 t jährlich, ist also für das heutige Wirtschaftsleben Thüringens nur noch von ganz untergeordneter Bedeutung.

Desgleichen sind in Thüringen abbauwürdige Kupfererzvorräte und Manganerzvorräte nicht mehr vorhanden.[2])

Von Gold- und Silbergewinnung ist bereits seit Jahrhunderten keine Rede mehr.

Kaolinhaltige Erden und Sande, wie sie sich in Thüringen fanden, genügten mit der Zeit nicht mehr den Qualitätsansprüchen, die an das Porzellan gestellt wurden und die es dauernd wettbewerbsfähig erhalten sollten. Die jetzt in der Hauptsache für die Herstellung des Porzellans in wohl fast allen thüringischen Porzellanfabriken benutzten Kaolinerden und feldspat- und quarzhaltigen Gesteine werden zumeist von außerhalb Thüringens aus Sachsen und Böhmen bezogen, wo sie in bester Qualität vorkommen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Wollrohstoff.[3]) Die in Thüringen erzeugte Wolle, die die thüringische Textilindustrie hat aufblühen lassen, genügt jetzt den Ansprüchen längst nicht mehr und zwar qualitativ und quantitativ nicht mehr. Die Schafzucht ist in Thüringen erheblich zurückgegangen, weil bei der intensiven Wirtschaftsmethode der Landwirtschaft die Schafzucht nicht mehr so lohnend ist; andererseits ist die aus Südafrika, Südamerika und Australien bezogene Wolle qualitativ besser. Die in der Textilindustrie auch sehr viel verarbeitete Baumwolle muß selbstverständlich vom Ausland bezogen werden.

Der Eisenindustrie, Porzellanindustrie, Glaswarenindustrie, Spielwarenindustrie und Holzindustrie gemeinsam war der Verbrauch großer Holzmengen,

---

[1]) Vgl. Anschütz: „Industrie, Handel und Verkehr im Herzogtum Sachsen-Meiningen" Sonneberg 1904, S. 10.

[2]) Vgl. Anschütz, a. a. O., S. 11.

[3]) Vgl. Horst Raabe, a. a. O., S. 83 ff.

sei es als Hilfsstoff zur Erzeugung der erforderlichen Glut zum Schmelzen und Brennen, sei es als Rohstoff zur unmittelbaren Verarbeitung. Die Waldbestände des Thüringer Waldes und des übrigen Landes wurden immer mehr in Anspruch genommen und aufgezehrt [1]) und würden falls auch noch die anderen Industrien zur Benutzung der zum maschinellen Antrieb eingeführten Dampfkraft auf die heimischen Holzbestände angewiesen geblieben wären, bald völlig erschöpft worden sein, wodurch die thüringische Industrie sehr bald zum Verkümmern und Erliegen gebracht worden wäre. Die Einführung der Kohle als Feuermaterial — und die Eisenbahn rettete die thüringische Industrie.

Jetzige Verkehrslage.

Je mehr das Eisenbahnnetz in Thüringen von den 1840 er Jahren ab ausgebaut und dem allgemeinen deutschen Bahnsystem angeschlossen wurde, umsomehr wurde das neue bessere Feuerungsmaterial allen Industriezweigen zugeführt.

Aber die Kohlen — anfangs wurden zumeist nur die höherwertigen Steinkohlen verbraucht — mußten weit antransportiert werden, aus Westfalen, Saargebiet, Sachsen, Schlesien und Böhmen. Auch die Braunkohlenlager liegen für den größten Teil Thüringens, wie wir gesehen haben, nicht günstig, müssen aus Thüringens äußersten Osten angefahren oder aus den preußischen Gruben bei Weißenfels und Halle eingeführt werden.

Auch die nun notwendige Einfuhr fast aller Rohstoffe nach Thüringen ist auf den Transport mit der Eisenbahn angewiesen und muß zum großen Teil recht weite Fahrten auf den Schienenwegen zurücklegen: So die Rohstoffe für die Eisen-, Maschinen- und Metallindustrie aus Rheinland-Westfalen, Schlesien, Lothringen usw.

Die Rohstoffe für die Porzellanindustrie aus Sachsen, Böhmen und Bayern, Wolle und Baumwolle müssen aus Übersee antransportiert werden; desgleichen die verschiedenen Hölzer für die Holzindustrie aus aller Herren Länder. Auch werden ungezählte andere Rohstoffe aus allen Himmelsrichtungen mittels weiter Bahntransporte für die so vielseitig gewordene thüringische Industrie herangeschafft.

In gleicher Weise, wie die thüringische Industrie bezüglich des Bezuges fast aller Roh- und Hilfsstoffe auf die Eisenbahn angewiesen ist, so ist sie es auch größtenteils bezüglich des Absatzes ihrer Erzeugnisse.

Da Thüringen gar keine brauchbaren Wasserstraßen besitzt, so wäre die großzügige Entwicklung der thüringischen Industrie in den letzten

[1]) Vgl. Creutzburg: „Das Lokalisationsphänomen der Industrie", Stuttgart 1925, S. 34

80 Jahren ohne Eisenbahn garnicht denkbar gewesen. Trotzdem kann man sagen, daß die thüringische Verkehrslage in mancher Beziehung bis in das 17. Jahrhundert hinein eine verhältnismäßig günstigere gewesen ist. Damals war seine Verkehrslage vor anderen deutschen Ländern — wie auf S. 59 ff. geschildert — begünstigt. Jetzt, wo die Eisenbahn allen deutschen und anderen Ländern zugute kommt, hat Thüringen keinen Vorsprung vor jenen mehr, sondern die anderen Gebiete, die der Wasserkante näher oder zu ihr in günstigeren Verhältnissen liegen oder die günstiger zu ihren Rohstoffquellen gelegen sind, haben nun und in Zukunft einen schwer einzuholenden Vorsprung vor Thüringen, weil die doppelt entstehenden Frachtkosten die Gestehungskosten der thüringischen Industriewaren naturgemäß beträchtlich erhöhen müssen.

Um ein Beispiel herauszugreifen: Auf Grund genauer Berechnungen schreibt Baermann:[1]) „Die Gesamtfrachtkosten, die für die Anfuhr von 100 kg Draht und den Abtransport von 100 kg Drahtgewebe bis zum Ausfuhrhafen aufzuwenden sind, werden für die in der Nähe der Halbfabrikateindustrie gelegenen rheinisch-westfälischen Drahtwebereien auf 1,75 RM., für Saalfeld auf 5,10 RM. festgestellt".

Baermann fährt fort: „In Saalfeld sind nun wieder die Löhne etwas geringer. Es können in Saalfeld nur leichte Drahtgewebe hergestellt werden, bei denen die auf 100 kg Fertigware entfallende Meterzahl und damit der Arbeits- und Lohnaufwand so groß sind, daß der Lohnunterschied zu Gunsten Saalfelds sich stärker auswachsen kann, als die Frachtdifferenz zu Gunsten Rheinland-Westfalens. Hinsichtlich der schweren Gewebe, bei denen das Umgekehrte der Fall ist, ist Saalfeld dagegen mit den rheinisch-westfälischen Drahtwebereien nicht konkurrenzfähig".

Somit machen es allenthalben die Rohstoffarmut und die ungünstige Frachtlage Thüringens der thüringischen Industrie zum Gebote, in der Hauptsache Gegenstände herzustellen, deren Hauptwert in der in ihnen investierten geistigen und körperlichen Arbeit liegt.

IV. Wodurch sucht die thüringische Industrie ihrer ungünstig gewordenen Lage Rechnung zu tragen?

Fertigwarenindustrie.

Den zuletzt genannten Bedingungen wird am ehesten eine Fertigwarenindustrie gerecht. Von den Fertigwarenindustrien werden wieder die Qualitätsindustrien den Vorrang haben, und zu solchen werden sich am

---

[1]) Vgl. H. Baermann: „Die Drahtgewebeindustrie in Saalfeld und Umgebung", Jena 1929, S. 72 ff.

meisten die Spezialitätenindustrien eignen. Und so sehen wir denn auch in Wirklichkeit, daß die thüringische Industrie in ihrem Gesamtbild sich als eine

1. Fertigwarenindustrie,
2. Spezialitätenindustrie
3. Qualitätsindustrie,

erweist.

Von solchen besonderen und hochwertigen Industrieerzeugnissen aber hatte das Ausland wenig ihresgleichen aufzuweisen. Deshalb fanden diese Waren vielfach im Auslande einen mehr oder weniger konkurrenzlosen Absatz, sodaß man die thüringische Industrie insbesondere auch als Ausfuhrindustrie bezeichnen kann.

Schon bei Betrachtung der in den drei Hauptproduktionsstufen verwendeten Arbeitskräfte ist deutlich erkennbar, daß die thüringische Industrie in der Hauptsache eine Fertigwarenindustrie darstellt.

Es wurden nämlich nach der letzten Statistik beschäftigt in der: [1])

A. Rohstoff-Industrie.

Gewinnung von Braunkohle und Briketts	7781	Personen
Gewinnung von Kali und Düngemitteln	5763	„
Gewinnung von Schiefer	2702	„
Gewinnung sonstiger Steine, Sande usw.	3384	„
Gewinnung von Erzen und anderen Rohstoffen	227	„
Summe A	19857	Personen

B. Halbfabrikate-Industrie.

Herstellung von Kalk, Gips, Zement	1136	Personen
Glashütten	6230	„
Industrie der Steine und Erden	7366	„
Hochöfen, Walzwerke u. ä.	382	„
Gießereien	1428	„
Metallindustrie	1810	„
Seide und Kunstseide, Halberzeugnisse	1974	„
Wollspinnerei und -weberei	21695	„
Baumwolle	1163	„
Flachs, Jute und dgl.	2594	„
Textilveredelung	6732	„
Textilindustrie	34158	„
Papiererzeugung	3821	„
Ledererzeugung	4234	„
Sägewerke	4982	„
Zuckerfabriken	255	„
Summe B	56626	Personen

[1]) Vgl. J. Müller, a. a. O., S. 111 ff.

C. Fertig-Industrie.

Porzellan	20981	Personen
Steingut, Töpferei	1152	„
Glasverarbeitende Industrien	5090	„
Ziegel- und sonstige Mauersteine	4049	„
Sonstige Steine und Erden	1841	„
Industrie der Steine und Erden	33113	„
Maschinen und Apparate	21009	„
Fahrzeuge aller Art	12284	„
Sonstige Eisen- und Metallwaren	19305	„
Elektrotechnische Waren	10534	„
Feinmechanik, Optik	13091	„
Metallindustrie	76223	„
Chemische Industrie	4415	„
Wirkerei und Strickerei	14754	„
Teppiche, Decken	2009	„
Gardinen, Stickerei, Posamenten usw.	3471	„
Seile, Netze usw.	1698	„
Sonstige Textilindustrie	437	„
Textilindustrie	22369	„
Papierverarbeitende Industrien	12692	„
Lederverarbeitende Industrien	2233	„
Kautschuk, Asbest	2137	„
Möbel, Holzbauten	8327	„
Verpackungsmittel	2792	„
Holzwaren	6401	„
Wagenbau	987	„
Knöpfe u. ä.	5121	„
Korbwaren	1792	„
Sonstige Holz- und Schnitzstoff-Industrien	2219	„
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	27639	„
Musikinstrumente	3779	„
Spielwaren	22725	„
Musikinstrumente und Spielwaren	26504	„

Mühlenindustrie	2403	Personen
Großbäckereien	711	„
Schokolade, Zucker	3272	„
Fleischwaren	775	„
Brauerei	2552	„
Sonstige Nahrungsmittel	2023	„
Tabakwaren	5149	„
Nahrungs- und Genußmittel-Industrie	16885	„
Kleiderkonfektion	1955	„
Wäscheherstellung	1538	„
Handschuhe aus Leder	2030	„
Schuhfabriken	3074	„
Sonstiges Bekleidungsgewerbe	3137	„
Bekleidungsindustrie	11734	„
Summme C	235944	Personen

Also ungefähr $^3/_4$ aller in der Industrie beschäftigten Personen sind auf die Fertigindustrie zu rechnen, dagegen nur 57000 oder noch nicht $^1/_4$ auf die Halbfabrikateindustrie und noch keine 20000 oder etwa $^1/_{12}$ auf die Rohstoffindustrie.

Aber auch die meisten noch in Thüringen beschäftigten Halbfabrikatindustrien bilden zusammen mit einer benachbarten Industrie eine Voll- und somit eine Fertigindustrie. So stellen die vorhandenen Gießereien zumeist nur die Vorstufe für die Werkzeug-Maschinen- und Armaturenindustrie dar, ebenso die Glashütten[1]) für die Glasinstrumenten-, Thermometer-, Christbaumschmuckindustrie usw. Ähnlich gehören die Sägewerke mit der Kistenfabrikation, die Jutespinnereien und -Webereien mit der Teppichindustrie und vielfach die Kammgarnspinnereien mit Wollwebereien und Wirkereien zusammen.

Sehr viele Fabriken führen die Herstellung der Fertigerzeugnisse vom Rohstoff in einem Betrieb durch alle Produktionsstufen hindurch: z. B. ein Teil der Textilindustrie.[2]) Die Porzellanindustrie umfaßt alle Stufen der Fabrikation von Brechen und Mahlen der Steine über das Mischen der Masse, das Formen oder Gießen, das Brennen bis zum Dekorieren und Schmelzen in sich.

Die thüringische Eisenindustrie ist in der Hauptsache eine eisenverarbeitende Industrie geworden, die ihre Halbfabrikate aus Rheinland-Westfalen oder anderen Sitzen der deutschen Schwerindustrie bezieht und die durchweg Fertigware und zwar alle nur möglichen Fertigerzeugnisse herstellt.

[1]) Vgl. Vopelius: „Entwicklungsgeschichte der Glasindustrie." Stuttgart 1895.
[2]) Vgl. M. Frank: „25 Jahre Verband Sächs.-Thür. Webereien", Greiz 1929.

Die Maschinenindustrie ist sehr zahlreich und über ganz Thüringen ausgebreitet, doch werden nicht jene gewaltigen Antriebsmaschinen gebaut, deren Wert zum beträchtlichen Teil in den Eisenmassen besteht, aus denen sie gefertigt sind, sondern durchweg werden kleinere Spezialmaschinen fabriziert, deren kunstvolle Konstruktion und viel Geschick erheischende Bearbeitung ihnen ihren eigentlichen Wert verleihen, so bei vielen Werkzeugmaschinen, Textilmaschinen, Knopfmaschinen und vielen anderen mehr.

Denn es rentieren sich in Thüringen eben nur solche Industriezweige, deren Erzeugnisse nicht durch vielen Verbrauch von Roh- und Hilfsstoffen, die ja nur unter verhältnismäßig großen Kosten herangeschafft werden können, zu hoch vorbelastet sind, sondern der Hauptwert der Erzeugnisse muß, wie bereits erwähnt, in der aufgewandten geistigen und körperlichen Arbeit liegen. In einem Fertigerzeugnis steckt aber zumeist mehr Arbeit, als in einem Halbfabrikat und demnach fallen auch bei einem Fertigfabrikat die Frachtkosten weniger ins Gewicht als bei Halbfabrikaten.

Qualitätenindustrie.

Für Thüringen gilt demnach im allgemeinen der Grundsatz, „daß diejenigen Industrien am lebensfähigsten sind, deren Erzeugnisse im Verhältnis zu ihrem Gewicht am hochwertigsten sind.“[1])

Dieser Qualitätscharakter der thüringischen Industrie beruht auf wissenschaftlicher Beherrschung des Arbeitsgebietes, auf technischen Leistungen, auf dem künstlerischen Werte der Erzeugnisse und auf Verwendung besonders guter Rohstoffe.

Beispiele höchster Wissenschaftlichkeit bei der Produktion ihrer Erzeugnisse gewährt in erster Linie die Glasindustrie und optische Industrie in Jena, ferner viele Zweige der Spezialmaschinenindustrie. Solchen wahren Spitzenleistungen der Industrie gegenüber kommen Frachtkosten, die auf der Anfuhr der Vorprodukte und dem Abtransport der Fertigware liegen, überhaupt kaum in Betracht.

Der künstlerische Wert spricht sehr mit bei der Spielwarenindustrie, der Christbaumschmuckindustrie, der Kunstbläserei, der Zier- und Kunstporzellanindustrie, der Bildhauerei und der Phantasiewirkwarenindustrie.

Bei all diesen Industrien kommt der der thüringischen Bevölkerung allgemein innewohnende künstlerische Sinn sehr zu Geltung. Denn es sind nicht einige leitende Persönlichkeiten nur, die den künstlerischen Erzeugnissen ihrer Industrie den Kunstwert verleihen, sondern es ist mit eine verhältnismäßig breite Schicht von Arbeitern, auf deren guten künstlerischen Ausführungen jene in der ganzen Welt bewunderten Leistungen beruhen.

---

[1]) Vgl. J. Müller, a. a. O., S. 124.

Wenn auch all diese Erzeugnisse Industriewaren bleiben, so reicht ihr Kunstwert doch hin, um die Ungunst der Frachtlage der einschlägigen thüringischen Industrie auszugleichen.

Der Wert der meisten thüringischen Qualitätswaren beruht ferner auch auf den technischen Leistungen, besonders auf der vorzüglichen Präzisionsarbeit, so in der feinmechanischen Industrie, der Waffen-, der Thermometer-, der Armaturen-, der Glasinstrumenten-, der elektrotechnischen Industrie und den Feinwebereien.

All diese Qualitätserzeugnisse können nur mit beträchtlichem Aufwand geschickter und geübter persönlicher Arbeit ausgeführt werden und die mechanische Maschinenarbeit ist dabei von untergeordneter Bedeutung, sodaß die Qualitätsware sich als eine solche darstellt, zu deren Herstellung erhöhte und wertvollere Arbeit aufgewandt worden ist.

Kommen nun mehrere solcher Qualitätsfaktoren bei einem Industriezweig gleichzeitig in Betracht, so müssen dessen Erzeugnisse qualitativ als um so höher stehend erscheinen. Wir finden deshalb unter den thüringischen Industrien Firmen, die nicht nur Weltruf erlangten, sondern sogar einige, die sich auch im Ausland eine monopolartige Stellung erwerben konnten.

Spezialitätenindustrie.

Unter Spezialartikeln kann man solche Erzeugnisse verstehen, die nur zu ganz bestimmten nicht häufig vorkommenden Einzelzwecken Verwendung finden und von denen viele sozusagen nur auf Bestellung hin gefertigt werden, z. B. ein Planetarium.

Diese Art Spezialartikel werden selten Massencharakter haben und bei der geringen Zahl der herzustellenden Stücke werden arbeitsparende Maschinen, wie sie für eine Massenherstellung praktisch verwendet werden, kaum in Frage kommen, vielmehr werden alle seltener vorkommenden Arbeitsvorrichtungen bei solchen Spezialwaren am billigsten mit der Hand erledigt, weil die Beschaffung besonderer Maschinen bei dem geringen Umfang der herzustellenden Waren die Kosten nicht lohnt.

Andererseits ist unter Spezialartikeln sehr wohl auch ein Massenartikel zu verstehen, auf dessen Herstellung ein bestimmter Industriezweig sich besonders eingestellt hat. Diese Spezialisierung ist in der thüringischen Industrie außerordentlich stark durchgeführt, mit dem Ziel und auch vielfach mit dem Erfolg, auf diesem Spezialgebiet nun auch Unübertroffenes zu leisten. Denn jede Spezialisierung, die es bedingt, daß sich die Beschäftigung auf ein eng begrenztes Arbeitsgebiet konzentriert, hat das Ergebnis, daß auf diesem Gebiete infolge der bald erworbenen besonderen Sachkenntnis und Geschicklichkeit auch qualitativ Überdurchschnittliches geleistet wird.

„Diese Spezialisierung" schreibt Joh. Müller[1]) „geht oft außerordentlich weit. So hat sich die thüringische Maschinenindustrie nicht nur auf Textilmaschinen spezialisiert, sondern innerhalb dieses Sonderzweiges stellt jeder Betrieb wieder eine besondere Spezialität her, der eine gewöhnliche Webstühle, der andere Jacquardwebstühle, ein dritter Appreturmaschinen, ein vierter Strickmaschinen usw.; innerhalb der Werkzeugmaschinenindustrie gibt es z. B. große Betriebe, die nur Bohrmaschinen herstellen. Die im ganzen schon so kleine Industrie künstlicher Menschenaugen hat sich noch weiter in die beiden Zweige der Sortiments- und Musteraugenherstellung spezialisiert. Innerhalb der einzelnen Zweige der Porzellanindustrie (Geschirr-, Luxus-, Elektroporzellan usw.) haben wieder Unterspezialisierungen stattgefunden, in dem beispielsweise die eine Kunstporzellanfabrik den Rokokostil pflegt, eine andere dem Klassizismus huldigt, eine dritte die Moderne bevorzugt, oder von den Elektroporzellanfabriken die eine Hoch-, die andere Niederspannungsisolatoren herstellt usw. Die Saalfelder Drahtgewebeindustrie hat als besondere Spezialität die Verfertigung von Moskitonetzen, innerhalb der Glasperlenindustrie hat fast jeder Unternehmer sein bestimmtes Sondergebiet. Und diese wenigen Beispiele ließen sich beliebig vermehren."

Es ist ja selbstverständlich, daß Unternehmen, die sich so spezialisieren, die alles Sinnen und Trachten auf Verbesserung der Herstellung eines oder weniger Artikel richten, die alles verfügbare Kapital in der einen Richtung anlegen, vor anderen sich zersplitternden Firmen einen Vorsprung bekommen müssen.

Freilich stehen den Vorteilen der Spezialisierung auch Nachteile gegenüber. Es kann nicht ausbleiben, daß irgend ein Erzeugnis durch eine neue Erfindung vielleicht auf einen ganz anderen Gebiete überholt wird und die Nachfrage nach ihm sehr schnell zurückgeht. Umstellungen sind dann sehr schwierig, oft kaum möglich, da die ganze Fabrikationsmethode, einschließlich Maschinenanlage und gelernten Fabrikpersonal auf das bisherige Erzeugnis eingestellt und die neue Erfindung durch Patent geschützt ist.

Einen geradezu katastrophalen Einfluß übt auch nicht selten die Tyrannin Mode auf solche Spezialfirmen aus. Die Textil- und Spielwaren- und andere Industrien mehr werden von ihr oft außerordentlich empfindlich geschädigt.

Ausfuhrindustrie.

In welchem Umfange die thüringische Industrie eine Ausfuhrindustrie geworden ist, geht wiederum sehr deutlich aus der einschlägigen Statistik hervor, die die thüringische Ausfuhr in der letzten Zeit vor dem Kriege nach Untersuchungen des thüringischen Statistischen Landesamtes veranschaulicht.

[1]) Vgl. Johannes Müller, a. a. O., S. 121.

Danach betrugen die Anteile des Auslandsabsatzes am Gesamtabsatz bei:

der Schiefergriffelindustrie	85%
der Spielwarenindustrie	70—75%
der Nähmaschinenindustrie	70—80%
der Porzellanindustrie	60%
der Kleineisenindustrie	60%
der Weberei	60%
der Glasindustrie	erheblich mehr als die Hälfte
der Optische Industrie	
der Waffenindustrie	
der Apoldaer Wirkwarenindustrie	38%.

Aus dieser Statistik geht klar hervor, daß der weit größere Teil der thüringischen Industrieerzeugnisse in der Vorkriegszeit in das Ausland gegangen ist.

Die thüringische Industrie hatte sich ja auch derart entwickelt, daß ihr Absatz nicht auf die eigene Heimat allein beschränkt werden konnte, sondern ein großes Absatzgebiet brauchte, damit die Produktion überhaupt lohnte. Auch waren viele Industriezweige von Anfang an, wie z. B. die Spielwarenindustrie, als Exportindustrie entstanden und an den Absatz nach außerhalb hat sich erst allmählich auch die Versorgung der engeren Heimat angeschlossen.[1])

Bei Schilderungen der einzelnen Industrien[2]) und der früher günstigen thüringischen Verkehrslage und der Begünstigung durch die Leipziger Messe ist ja oft auf die vorteilhafte Absatzlage der thüringischen Industrie hingewiesen worden.

Die Gewinnung, bezw. Behauptung von Auslandsmärkten ist auch für eine Spezialitäten- und Qualitätsindustrie wie die thüringische eher möglich, wie für eine Industrie von einfacheren Massenartikeln, da die Errichtung und Einrichtung von Fabrikanlagen für Qualitätswaren mit Geld allein schon nicht leicht zu schaffen sind, vor allem aber die erfahrenen Betriebsleiter und noch mehr der gelernte Qualitätsarbeiterstamm sich im Auslande schwer zusammenfinden werden.

V. Wodurch ist die schwierige Lage der thüringischen Industrie nach dem Weltkriege weiter verschärft worden?

So standen die Verhältnisse für die thüringische Industrie vor dem Kriege. Sie hatte es infolge der Rohstoffarmut und ungünstigen Verkehrslage nicht leicht, hat es aber doch verstanden, sich den Umständen anzupassen.

---

[1]) Vgl. Dressel, a. a. O., S. 23.

[2]) Darstellung der einzelnen Industrien ist nicht mit im Druck erschienen.

Durch den Krieg aber und seine Folgen haben sich leider die Verhältnisse auch für die thüringische Industrie recht zu ihren Ungunsten weiter verändert.

Der Krieg hat auf über 4 Jahre die Beziehungen der thüringischen Industrie zur Außenwelt unterbrochen, z. T. sogar endgültig zerstört. Denn in der Zwischenzeit entstanden in vielen Ländern, die Thüringen bis Kriegsbeginn beliefert hatte, eigene Industrien, die auch nach dem Kriege unter günstigeren Bedingungen arbeiten konnten, als die deutschen. Einmal stand den ausländischen Industrien zumeist reichlicheres Kapital zur Verfügung, als den thüringischen, die immer mehr unter Kapitalmangel zu leiden haben und sehr hohe Zinsen bezahlen müssen.

Den Kapitalmangel, die hohen Steuern und sozialen Lasten haben ja alle deutschen Industrien zu tragen, doch die Lage der thüringischen Industrie war bereits eine solche, daß nur besondere Leistungen ihre Existenz ermöglichten. Aber besondere Leistungen lassen sich nicht über ein gewisses Maß hinaus steigern. Der Qualitätsunterschied zwischen der schwer ringenden thüringischen Industrie und den anderen unter günstigeren Umständen arbeitenden Industrien muß sich deshalb verringern.

Dazu kommt, daß die thüringischen Exportfirmen ihren Abnehmern nicht die gleichen Zahlungsbedingungen und Kredite gewähren können, wie es das kapitalstarke Ausland kann.

Besonders aber wird die ausländische Industrie in ihrem Konkurrenzkampf gegen die deutsche Industrie dadurch gestützt und bestärkt, daß jene Länder sich mit immer bedrohlicher werdenden Zollschranken umgeben, die eine Einfuhr auf das Äußerste erschweren.

So sind z. B. die für die thüringische Spielwarenindustrie in Betracht kommenden Zölle in den nachstehenden Ländern in folgender Weise gegen die Vorkriegszeit gestiegen.[1])

Land	Warenart	Zolleinheit	Zoll v. d. Kriege	jetz. Zoll
Ver. St. von Nordamerik.	Spielwaren aller Art	vom Werte	35%	70%
Frankreich	Spielwaren aller Art	für 100 kg	60 frs.	600-3000 frs.
	Spiele, Spielzeug, die mit Dampf, Elektr. oder Uhrwerk getrieben werden	für 100 kg	90 frs.	1150 frs.

[1]) Entnommen aus einem Bericht über die Lage der thüringischen Spielwarenindustrie von der Thür. Industrie- und Handelskammer, Sonneberg, 3. 1. 1929.

Land	Warenart	Zolleinheit	Zoll v. d. Kriege	jetz. Zoll
Niederlande	Spielwaren aller Art	vom Werte	5%	8%
Italien	Spielzeug aus Holz	für 100 kg	60 Lire	70 Lire
	Spielzeug aller Art, auch gemeine Puppen,	für 100 kg	80 Lire	100-300 Lire
	Spielzeug aller Art, auch feine Puppen	für 100 kg	150 Lire	200-300 Lire
Belgien	Spielwaren aller Art		13%	20%
Österr.	Puppen	für 100 kg	200 Kr.	90 u. 300 Kr.
Schweiz	Spielzeug aller Art	für 100 kg	15 frs.	Holz, 50 anderes 40 frs.
Dänemark	Spielzeug aller Art	für 100 kg	70 Kr.	70 Kr., für Seide 150 Kr.
Brit.-Ind.	Spielzeug aller Art	vom Werte	5%	30%
Austral. Bund	Spielzeug aller Art	vom Werte	25%	60%
Japan	Spielzeug aller Art	vom Werte	50%	100%
Norwegen	Spielzeug aller Art	für 100 kg	300 Kr.	600 Kr.

In Betracht muß ferner gezogen werden, daß große Märkte, wie der russische, Teile des Balkanmarktes, des chinesischen Marktes bis auf weiteres aus politischen Gründen unserem Export mehr oder weniger verschlossen sind.

Wie ungünstig alle diese Umstände nach dem Kriege für die thüringische Ausfuhr-Industrie sich ausgewirkt haben, kann daraus ermessen werden, daß die Exportziffern im Verhältnis zur Vorkriegszeit gewaltig zurückgegangen sind. Es betrugen durchschnittlich in den letzten Jahren die Anteile des Auslandsabsatzes vom Gesamtabsatz bei der:[1])

		Vorkriegsausfuhr
Spielwarenindustrie	60%	(75)
Glasverarbeitende Industrie	45%	(58)
Porzellanindustrie	37%	(60)
Eisen-, Metall-, Masch.-Industrie	30%	(60)
Textilindustrie	24%	(60)
Papierindustrie	15—20%	(40)
Apoldaer Wirkw.-Industrie	10—20%	(38)
Lederindustrie	10—15%	(32)

[1]) Vgl. Angaben des Thüringischen Statistischen Landesamtes. Jahrg. 1929.

Danach ist die Ausfuhr in allen thüringischen Industriezweigen erheblich zurückgegangen. Natürlich ist auch innerhalb Deutschlands der Absatz stark zurückgegangen, denn die allgemeine Verarmung und schlechte wirtschaftliche Lage müssen die Kaufkraft empfindlich einschränken, und bei der vielfachen Verflechtung der Industrien untereinander zieht der Rückgang der einen Industrie den der anderen nach sich.

Lohnproblem.

Einen weiteren sehr wichtigen Faktor in dem Existenzkampf der thüringischen Industrie bedeutet die Lohnfrage.

Wir hatten gesehen, daß die bei den Thüringern besonders stark ausgeprägte Heimatliebe es mit sich gebracht hatte, daß der Prozentsatz der Auswanderung aus Thüringen der geringste in allen deutschen Ländern war, und daß infolgedessen eine gewisse Überbevölkerung in den thüringischen Industriegebieten herrschte, die nach dem Grundgesetz von Angebot und Nachfrage drückend auf dem Lohn wirkte, und daß dieser Umstand der etwas billigeren Lohnverhältnisse nicht am wenigsten mit dazu beitrug, daß die Industrie sich in Thüringen trotz Rohstoffarmut und ungünstiger Verkehrslage gut entwickelte und auf die Dauer rentabel gestaltete.[1]) Denn die Lohnverhältnisse bilden ja gerade bei Fertigindustrien, besonders bei Qualitäts- und Spezialitätenindustrien einen gewichtigen, wenn nicht wichtigsten Faktor in den Gestehungskosten. Überschreiten diese Selbstkosten eine gewisse Grenze, dann werden die durch sie bedingten Warenpreise von der Konkurrenz, besonders der Auslandskonkurrenz, unterboten und der Absatz verhindert. Oder die Qualitätswaren, die die Konkurrenzfirmen nicht oder noch nicht gleichwertig herzustellen vermögen, werden durch die zu hohen Gestehungskosten doch so verteuert, daß bei der allgemeinen Verarmung die Käufer für die teuren Waren mehr und mehr fehlen und der Konsum sich mehr den billigeren Erzeugnissen zuwendet, wie z. B. statt der teuren Wollwaren, jetzt viel mehr Baumwollwaren gekauft werden.

Joh. Müller hat auf Grund des vorhandenen statistischen Materials Vergleiche zwischen den Lohnverhältnissen des Jahres 1919 und des Jahres 1928 angestellt, indem er die Löhne der Arbeitnehmer in allen möglichen Branchen und an den verschiedensten Orten innerhalb des Reiches gegenüberstellt; und er kommt zu dem Resultat, daß der frühere Lohnunterschied infolge des nach dem Kriege allgemein eingetretenen Lohnausgleiches oder der Lohnangleichung innerhalb des Reiches erheblich zurückgegangen ist.

Damit ist aber in gleichem Maße für die thüringische Industrie der Ausgleich für die ungünstigere Rohstoff- und Frachtenlage erheblich verschwunden.

[1]) Vgl. Sy, a. a. O., S. 65 ff.

Auch die neue Arbeitszeitregelung brachte für manche thüringische Industrien, besonders den Saisonindustrien, eine Kostenerhöhung, weil die Bestimmungen über Kurzarbeit und Überstunden keine freie, allein der wirtschaftlichen Lage der betreffenden Industrien Rechnung tragende Regelung der Arbeitszeit mehr zulassen.

Desgleichen paßt das System der tarifvertraglichen Lohnregelung nicht recht für die ausgesprochene Qualitätsarbeit. „Tariflöhne passen ihren ganzen Grundgedanken nach immer nur für Durchschnittsleistungen; und auch besondere Leistungszulagen können nur die verschiedene technische Schwierigkeit der einzelnen Arbeitsverrichtungen berücksichtigen, nicht aber auch den unendlich vielen feinen Abstufungen dieser persönlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Arbeiter gerecht werden. Aus allen diesen Gründen hält sich auch die Hausindustrie in vielen thüringischen Industriezweigen weit über das technisch bedingte Maß hinaus, weil sie allen diesen Schwierigkeiten aus den Wege gehen kann".[1])

Frachten.

Für Thüringen bedeutet gerade bei seiner ungünstigen Verkehrslage auch die allgemeine Erhöhung des Eisenbahntarifes eine unerträgliche Steigerung seiner Industrieselbstkosten.

Wenn wir 400 km Entfernung — dies ist die Entfernung Thüringens von dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen — unserer Betrachtung zu Grunde legen, so kommen die Vorzüge des Staffeltarifes der thüringischen Industrie auf diese Entfernung noch nicht zu gute; wohl aber macht die Steigerung der Frachtpreise nach dem Normaltarif auf 400 km für wichtige Warenposten bedeutend mehr aus, als es der allgemeinen Steigerung des Preisstandes überhaupt entspricht.

Diese durchschnittliche Erhöhung aller Warenpreise kann man etwa mit 50% annehmen. Die Eisenbahnfrachten aber haben sich gegen 1913 auf 400 km nach dem neuen Normaltarif erhöht bei:[2])

Maschinen, Geräten und Werkzeugen aus Eisen	um	85%
Wolle, Rohbaumwolle	„	124%
Rohhäute	„	85%
Stab- und Formeisen	„	59%
Flachs, Hanf, Jute	„	93%
Schnittholz	„	67%
Eisenerz	„	55%
Spielwaren	„	78%

[1]) Vgl. Horst Raabe, a. a. O., S. 89.

[2]) Errechnet aus den Sätzen des Reichsbahngütertarifes, Heft C I a.

Tatsächlich würde die rücksichtslose Anwendung des Normal-Staffeltarifes nicht wenige Teile der thüringischen Industrie sehr bald zum Erliegen bringen, und bei der Verflechtung vieler Industriezweige untereinander würden zu Grunde gehende Industrien wieder manche andere nach sich ziehen, mit all den schlimmen Folgen einer dann allgemein sterbenden Volkswirtschaft.

Aber wir wissen ja aus dem ersten Teil unserer Untersuchung, daß die Reichsbahn zwar infolge ihrer eigenen hohen Belastung gezwungen ist, einen normalen Staffeltarif zu erstellen, der ihr die erforderlichen hohen Einnahmen sichert, daß sie aber andererseits dort, wo es die volkswirtschaftlichen Verhältnisse als notwendig und begründet erscheinen lassen, erheblich von ihrem Normaltarif in ihren Frachtsätzen abweicht und Ausnahmetarife gewährt, die im Notfalle sogar unter dem Selbstkostenpreise liegen können.

Wir wollen im dritten Teil unserer Untersuchungen feststellen, welche Ausnahmetarife für die thüringische Industrie in Betracht kommen und welche Bedeutung die dadurch gewährten Frachtermäßigungen für einzelne thüringische Industriezweige haben, um ihnen in ihrem Existenzkampf behilflich zu sein.

III. Teil.

Die thüringische Industrie bedarf in ihrem Existenzkampf der Unterstützung durch denkbar größte Verbilligung der notwendigen Frachten.

I. Allgemeine statistische Übersicht über die für die thüringische Industrie in Betracht kommende Ausnahmetarife.

Die außerordentlich große Zahl der von der Reichsbahngesellschaft erstellten Ausnahmetarife beweist uns, wie sehr die Reichsbahngesellschaft bestrebt ist, die Industrie durch Verbilligung der notwendigen Frachten zu unterstützen. Die Abweichungen von dem Normaltarif sind so zahlreich, daß fast alle Industriezweige Thüringens Nutzen aus den Ausnahmetarifen ziehen können. Trotzdem bleiben noch viele Wünsche, darunter auch berechtigte Wünsche und Klagen der Industrie unberücksichtigt.

Die folgende Statistik enthält 104 Ausnahmetarife, die für Thüringen in Betracht kommen.

Übersicht über die z. Zt. (Oktober 1929) auf der deutschen Reichsbahn bestehenden Ausnahmetarife soweit sie für Thüringen in Betracht kommen.[1])

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand[2]) 1929 v. Thüringen aus
1 a	Grobe Holzwaren, wie Brückenhölzer usw. zwischen allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten . .	1 945
1 b	Daub- (Faß-) Holz und Schnittholz zwischen allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten	179 551
1 e	Holz der Klasse E von Hermsdorf (Kynast), Jacobsthal, Riesengebirge, Polaun und Strickenhäuser, sowie von bayr. (rechtsrh.) Bahnhöfen nach verschiedenen thüringischen Stationen	

[1]) Vgl. Reichsbahn-Gütertarif Heft C II a und C II b.

[2]) Entnommen aus dem statistischen Nachweis G 2 Teil I über die endgültigen Gewichtsmengen des Güterverkehrs, monatlich aufgestellt von der Verkehrskontrolle II, R. B. D. Erfurt

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
1 f	Daub- (Faß-) Holz und Schnittholz von schles. und bayr. Bahnhöfen nach versch. thüringischen Stationen	
1 i	Buchenholz an Holzverkohlungsanstalten im Deutschen Reich	31 175
1 k	Brettchen zur Herstellung von Packmitteln von versch. thüringischen Stationen nach allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahngesellschaft	6 884
1 m	Prügel-, Rund- und Scheitholz von Eisenstein, versch. thüringischen Stationen usw. nach Bahnhöfen der R. B. D. Dresden	
1 n	Rohe Holzwaren zur Spielwarenherstellung von Arrach usw. nach Coburg, Sonneberg, Steinach .	393
1 r	Prügelholz von versch. Bahnhöfen der R. B. D. Erfurt nach versch. Bahnhöfen der R. B. D. Erfurt . . .	
2	Kies, Grand und Sand, Bimssand, Bimskies von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten	399 806
2 d	Haus- und Straßenkehricht usw. von Adlersdorf-Alt-Glinicke nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B. .	
2 e	Schwefelkies von Meggen (Westf.) nach Blankenstein, Cöstritz, Zeitz usw.	
2 f	Hochofenschlacken zur Herstellung von Beton und Betonwaren, Kunststeinen und Kunststeinwaren zwischen allen Bahnhöfen	10 491
5	Steine aus Naturgestein, Schlackenpflastersteine, Mergel usw. Hochofenschlacken usw., Scherben usw. sämtlich zum Wege-, Bahn- und Wasserbau; Steingrus usw. zur Herstellung von Beton, Betonwaren usw. zwischen allen Bahnhöfen	2 210 527
5 d	Talkschiefer von Gewinnungsstätten nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B.	
5 i	Schieferton, gerösteter (gebrannter) von Königswalde (Kr. Neurode) usw. nach Ebersdorf, Eisenberg, Jena, Oeslau usw.	

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
5 s	Feldspat gemahlen, von Ströbel nach Auma, Bock-Wallendorf, Hermsdorf-Kl. Köppelsdorf, Neustadt, Nauenstein usw.	
6	Kohlen; s. später	
7	Eisenerz usw. an eisen- oder stahlerzeugende Hochöfen, an Bleihüttenwerke usw. im Deutschen Reich	102 599
7 a	Eisenerz, Manganerz von Floh-Seligenthal, Friedrichroda, Liebenstein-Schweina, Steinbach, Wernshausen nach dem Ruhrgebiet usw.	16 531
8	Seefische, frische, gefrorene und geräucherte usw. von Ahlbeck, Seebad usw. nach allen Bahnhöfen	4 565
8 a	Seefische, marinierte beim Versand vom Binnenlande nach allen Bahnhöfen	135
9	Bier zwischen allen Bahnhöfen	46
9 a	Wein von allen im Deutschen Reich gelegenen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen auf Entfernungen bis 450 km	3 610
9 c	Mineralwasser von versch. thüringischen Bahnhöfen usw. nach allen deutschen Bahnhöfen	
10 a	Torfstreu und Torfmull von bestimmten Torfstreufabrikbahnhöfen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangsstationen	1 301
10 b	Druckpapier (Zeitungsdruckpapier) usw. zum Druck von Zeitungen und Zeitschriften im Deutschen Reich zwischen allen Bahnhöfen	4 894
10 c	Brenntorf von Brenntorfgewinnungs- und Kanalbahnhöfen nach allen Bahnhöfen	
11	Düngemittel zum Düngen im Deutschen Reich . .	1 820 450
11 b	Falzspäne usw. zur Bereitung von Düngemitteln	612
11 i	Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat usw. von Bad Köstritz usw. nach Augsburg usw.	
11 l	Braunkohle und Torf, sämtlich chemisch entsäuert, biologisch kompostartig aufbereitet von Dresden nach allen deutschen Bahnhöfen	

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
12	Wagen mit Karussellen, Schaustellungen, Wohnwagen, Buden, Zelte usw. zwischen allen Bahnhöfen	48 033
13 g	Magnesia von Wartha-Frankenberg, Zobten nach allen Bahnhöfen	
13 i	Steinsalz von allen Bahnhöfen der R. B. D. Erfurt nach Saarau	
14	Erdöl, roh, unverarbeitet, beim Versand von inl. Erdölgewinnungsstätten an inl. Erdölraff.; „zur Verarbeitung im eigenen Betriebe" von Burgdorf usw.	
14 a	Braunkohlenbenzin beim Versand von inl. Erzeugungsstätten Deuben b. Zeitz, Groitzschen, Luckenau, Osterfeld, Zeitz usw. nach allen Bahnhöfen . . .	5 744
14 d	Benzin, gewonnen durch Synthese von Corbetha (Leunawerk) usw. nach allen Bahnhöfen	
14 f	Benzol vom Erzeugungsbahnhof nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B.	
15	Graphit von Erlau usw. nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B.	
16	Melasse zur Entzuckerung von den Bahnhöfen der Dt. R. B. nach Dessau	527
16 a	Kartoffeln, frische, zur Verwendung im Dt. Reich	130 824
16 c	Kartoffeln, getrocknete oder gedörrte zu Futterzwecken	3 557
16 e	Zichorienwurzeln, getrocknet oder gedörrt von Bad Dürckheim usw. nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B.	
16 f	Heu, Stroh und Häcksel von allen im Deutschen Reich gelegenen Bahnhöfen der Dt. R. B.	43 350
16 h	Flachs- und Hanfstengel der Klasse F von allen Bahnhöfen auf Entfernungen bis 600 km nach Georgenthal, Langensalza, Ohrdruf usw.	10
16 i	Rübenrohzucker von Camburg, Lausda usw. nach Frankenthal	10 886
17	Kleie, Ölkuchen usw. zu Futterzwecken in Ostpreußen	
17 a	Getreide, Mühlenerzeugnisse, Malz von Ostpreußen	

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
18	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie zusammengesetzte Waren aus Eisen und Holz von bestimmten Stationen (Erfurt, Heldrungen, Schmalkalden, Weißenfels usw.) nach Ostpreußen . . .	31
18 d	Rohkupfer von bestimmten Stationen nach bestimmten Stationen (Luisenthal)	
18 f	Rohkupfer von Hettstedt und Ilsenburg nach Luisenthal	
19	Wanderausstellungsgut für hygienische Volksbelehrung zwischen allen Bahnhöfen der Dt. R. B. .	199
20	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren zum Bau, zur Ausbesserung von See- und Flußschiffen nach See- und Binnenwerften	1 498
22	Schwefelsäure von Bad Köstritz usw. nach schles. Bahnhöfen	1 798
22 a	Salzsäure zur Herstellung von Bleicherde von Bad Köstritz usw. nach Deggendorf Hafen usw. . . .	
23	Ausschußporzellangebrauchsgeschirr von den Bahnhöfen der Dt. R. B. nach Marktredwitz und Saalfeld und umgekehrt	27
24	Siliziumkarbid von Kempten (Allgäu) nach Bautzen usw. und Aachen usw.	
25	Regelmäßige Beförderung von Milch usw. zwischen allen Bahnhöfen	100 500
30	Jute, rohe, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt nach Weida usw.	
31	Baumwolle, rohe, Lintas, roh, Baumwollabfälle usw. über See aus außerdtsch. Ländern eingeführt nach Rudolstadt	
32	Schafwolle, rohe, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt	
33	Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren; Griffel, Märbel und Schiefertafeln zur Ausfuhr über See nach außerdtsch. Ländern	28 051

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
35	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Metallwaren sowie Fahrzeuge zur Ausfuhr über See nach außerdtsch. Ländern	43 401
35 a	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sowie Metallwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern	6 195
36	Bier zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	
39	Stückgut der allgemeinen Eilgutklasse und der ermäßigten Eilgutklasse bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	24 908
40	Steinsalz, Siedesalz, Hüttensalz und Pfannenstein zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen, Binnenwasserumschlagplätze und über die trockene Grenze	3 427
40 b	Steinsalz, Siedesalz usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze . .	
41	Kali, schwefelsaures usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen, Binnenwasserumschlagplätze und über die trockene Grenze . .	433 280
41 a	Stickstoffdüngemehl aus Abfällen tierischer Art zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern .	
49	Flachglas usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	12 259
49 a	Armringe usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	
52	Papier und Pappe, Papierwolle, Holzschliff, Holzzellstoff, Lumpenhalbzeugmasse und Strohstoff zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern .	4 068
53	Garne, Bänder, Gewebe usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	914
59	Bleiglätte, Massicot, Bleimennige, Bleiweiß, Lithopone, Zinkgrau und Zinkweiß zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
60	Kleiderbügel aus Holz, Spulen aus Holz oder Papier, Türen aus Holz usw., Wäscheklammern, Holzblättchengewebe, Kistenteile usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	1 278
61	Porzellanwaren usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	19 793
69	Getreide usw., beschlagenes Holz usw. Erze und und Kali zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	3 296
69 a	Kali, Chlorkalium und Bergkieserit zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	195 479
83	Güter in Fährbootwagen	
85	Bleiglätte, Massicot, Bleimenge, Bleiweiß, Lithopone usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze	
101	Kartoffeln, frische, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen zum Verbrauch auf Seeschiffen und zur Ausfuhr über die trockene Grenze.	
103	Korkrinde, (Korkholz) über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt	
111	Kaolin, geschlämmt, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze.	
119	Rübenrohzucker usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze	2 836
126	Waren aus Hart- und Weichfaserhanf usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern .	161
135	Hafer nach Frankreich, Italien, Österreich und Schweiz	48
159	Tapeten und Tapetenborden aus Papier, Pappe, Holzschliff usw. zur Ausfuhr über trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern	1 006
160	Flachglas, Drahtglas usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern . .	

Nr. des A. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tonnen Versand 1929 v. Thüringen aus
161	Porzellan und Steatitwaren, Tonwaren, Speckstein-waren und Schamottemörtel zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern	8 843
164	Karusselle und Zubehörteile zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	81
168	Bestimmte Holzwaren zur Ausfuhr nach außer-deutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze	746
171	Flußspat von Fluor usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	18 137
173	Malz zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze . .	240
181	Kupfer und Metallabfälle zur Einfuhr über See und über die trockene Grenze	
182	Steine zur Ausfuhr über Seehäfen und über die trockene Grenze	808
185	Glaubersalz zur Ausfuhr über Seehäfen	8 044
186	Mörtelmischungen zur Ausfuhr über Seehäfen und über die trockene Grenze	
187	Gips und Spat zur Ausfuhr über See und über die trockene Grenze und über Binnenwasser-umschlagsätze	17 280
188	Bestimmte Artikel über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt	
189	Bestimmte Artikel zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	98
194	Siliziumkarbid, Schleifscheiben usw. Schmörgel usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze	
200	Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch zur Ausfuhr über Seehäfen und über die trockene Grenze.	

Summe des Güterversandes im Jahre 1929 von dem Bezirk der R.B.D. Erfurt:

auf Normalklassen 8 411 116

„ Ausnahmetarife 11 020 328

Übersicht über die z. Zt. (Oktober 1929) auf der Deutschen Reichsbahn bestehenden K - Tarife soweit sie für Thüringen in Betracht kommen.

Nr. des K. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tarifierung	Bemerkungen
40	Wein von bestimmten Weinversandstationen in bestimmten mit abnehmbaren Fässern versehenen Eisenbahnwagen	28 % Ermäßigung	20000 t jährl. Mindestmenge 100000,— RM.[1]
56	Papier der Klasse B von Weißenfels nach Barmen, Berlin usw.	Klasse C	14000 t jährl. Mindestmenge
79	Papier der Klasse B von Blankenstein (Saale) nach Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Leipzig, Stuttgart	Klasse C[2]	6000 t jährl. Mindestmenge von Blankenstein n. Hamburg; 10000t n. übr. Bahnhöf.
109	Kakaobohnen, Mandeln und Haselnußkerne der Klasse A von Hamburg nach Saalfeld (Mauxion)	Klasse B[2]	2300 t j. M. 8000,— RM. Sicherheit zu zahlen
113	Kammzug und gewaschene Wolle von Blumenthal (Unterweiser) nach Bad Liebenstein-Schweina, Dachrieden, Eisenach, Gera, Langensalza, Mühlhausen, Wernshausen, Zwötzen	rund 35 % Ermäßigung	567000,— RM.[1]
121	Pappe der Klasse C von Eichicht (Saale) nach Halle (Saale)	15 % Ermäßigung	750 t j. M. 30000,— RM.[1]
130	Mineralwasser von Bad Dietzenbach usw. nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B. mit einer Entfernung bis zu 300 km .	Klasse E5 „ E10 „ E	8000 t. j. M.
148	Sammelgut in Wagenladungen von und nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B. G. auf Entfernungen von 100—600 km .	Kl. A — 28 % Ermäßigung	[3]

[1]) Finanzielle Wirkung der Tarifmaßnahme: Sicherung einer Frachteinnahme von ..... RM. jährlich für die Dt. R. B. G.

[2]) Der 5%ige Zuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen wird nicht berechnet

[3]) Finanzielle Wirkung der Tarifmaßnahme: Rechnerischer Ausfall von 1700000 — RM. jährlich der jedoch auch entstehen würde, wenn statt der allgemeinen Tarifmaßnahme Einzel-K-Tarife eingeführt würden. Als Ausgleich [illegible] rung vorhandenen Verkehrs und einer Einnahme von schätzungsweise 10000000.— RM. Neugewinnung abgewanderten Verkehrs und gewisse Ersparnisse im Stückgutverkehr werden erwartet.

Nr. des K. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tarifierung	Bemerkungen
165	Fleisch, frisches, Fleisch- und Wurstwaren, Fleisch- und Wurstkonserven, Tiere, geschlachtet, Fette, sämtlich der Kl. B. bei Aufgabe als Eil- oder Frachtstückgut sowie als Eilgutwagenladung von Oldenburg nach Altona, Erfurt, Gera usw.	30 % Ermäßigung der regelrechten Sätze	3500 t j. M. 10000,— RM. Sicherh. bei R. B. D. Oldenburg hinterlegen 195000,— RM. [1]
182	Rohaluminium der Kl. A von Bitterfeld nach Jena	Kl. C	90000,— RM. [1]
209	Kammzug und gewaschene Wolle von Hannover-Wülfel nach Bad Liebenstein-Schweina usw. Dachrieden, Eisenach, Gera, Greiz, Langensalza, Mühlhausen, Zwötzen	Kl. I — 52 % Kl. A — 32 bis 37 % Ermäßigung	170000,— RM. [1] 2000 kg monatl. Mindestmenge [2]
211	Fette und Öle, Kammzug, Maschinenersatzteile, Rohwolle, Seife, Strickwaren, Wollabfälle, Wollgarne von Altona, Bremen, Delmenhorst, Hamburg nach Aachen usw., Eisenach, Gera, Greiz, Langensalza, Mühlhausen usw. . . .	rund 35 % Ermäßigung	2000 kg monatl. Mindestmenge 200000,— RM. [1]
218	Rohblei, Weichblei von Hettstedt und Langelsheim nach Ohrdruf	Kl. C — 15 % Ermäßigung	600 t j. M. 8500,— RM. [1]
212	Gemüse, Obstmarmeladen, Fruchtsaft von Groß-Gerau nach R. B. D. B. Erfurt	Kl. B — 20 % Ermäßigung	76000,— RM. [1]
217	Säcke aus Jute von Hildesheim, Kassel, Magdeburg nach Berka usw. Dorndorf, Heimboldshausen, Heringen (Werra), Leimbach-Kaiseroda	Kl. A — 7 % Ermäßigung	50000,— RM. [1]
219	Farben der Kl. A von Ohrdruf nach Berlin, Dresden, Frankfurt, Leipzig, Stettin, Stuttgart	18 % Ermäßigung	1000 t j. M. 30000,— RM. [1]

[1] Finanzielle Wirkung der Tarifmaßnahme: Sicherung einer Frachtguteinnahme von ..... RM jährlich für die Dt. R. B. G.

[2] Bei Auflieferung für Frachtstückgut oder Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Nr. des K. T.	Güterart, Geltungsbereich, Verwendungszweck	Tarifierung	Bemerkungen
222	Kakao, Schokoladenerzeugnisse, Keks, Zuckerwaren von Saalfeld nach Breslau, Dortmund, Frankfurt, Hamburg, Köln, Leipzig, München	Kl. A. — 21% Ermäßigung	60000,— RM.[1]
240	Lithopone von Gerstungen nach Berlin, Chemnitz, Dresden, Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig	Kl. A — 20% Ermäßigung	1000 t j. M. 33000,— RM.[1]
260	Gemüse, Obst, Fruchtsaft von Stendal nach allen Bahnhöfen der Dt. R. B. . .	Kl. B — 20%	50000,— RM.[1]
263	Kammzug und Kämmlinge von Leipzig nach Dachrieden, Eisenach, Gera, Langensalza, Mühlhausen, Zwötzen	25% Ermäßigung	40000,— RM.[1] 12000 t. j. M.
276	Margarine der Kl. B von Bad Segeberg nach Berlin, Breslau usw. Eisenach, Hildburghausen, Jena	10% Ermäßigung	30000.— RM. bei R. B. D. Altona hinterlegen. 250000,— RM.[1]
282	Lithopone von Triebes nach Bad Blankenburg, Erfurt	20% Ermäßigung	21000,— RM.[1]
286	Zigaretten bei Auflieferung als Frachtgut oder Eilgut von München, Trier, Wandsbeck, nach Berlin, Bonn usw. Erfurt. Der A. T. gilt für Stückgut nur bei Auflieferung in Mengen von mehr als 1000 kg mit einem Frachtbrief	20% Ermäßigung	1500 t ab Münch. 3200 t ab Trier 3300 t ab Wandsb. j. Mindestm. od. 8000 t i. allen Verkehrsbez. insges. 400000,— RM.[1]
288	Rübenrohzucker von weniger als 98% Polarisation von Oschatz nach Zeitz .	10% Ermäßigung	35000,— RM.[1]
290	Zucker der Kl. B von Lausch (Unstr.) und Walschleben nach Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Chemnitz, Crailsheim, Fürth, Gera, Gotha, Hersfeld, Saalfeld usw.	Kl. C	3750 t ab Lausch 4000 t ab Walschleben jährl. Mindestmenge
292	Zucker der Kl. B von Artern nach Ansbach, Aschaffenburg, Bamberg usw. Erfurt, Neustadt, Nordhausen, Pößneck, Saalfeld	Kl. C — 17% Ermäßigung	10000 t j. M. 250000,— RM.[1]
293	Güter der Kl. A und B (Back-Pudding- und Suppenpulver, Därme, Sardinen, Senf, Honig, Teigwaren, Zündhölzer, Gewürze, Kurzwaren usw.) von Hamburg nach Eisenach, Erfurt usw. . . .	rund 20% Ermäßigung	327000,— RM.[1]

[1] Finanzielle Wirkung der Tarifmaßnahme: Sicherung einer Frachteinnahme von .... RM. jährlich für die Dt. R. B. G.

II. Ausnahmetarif 6 für Kohlentransporte.

Meine Besprechungen der wichtigsten Ausnahmetarife im einzelnen beginne ich mit dem Ausnahmetarif 6, dem Ausnahmetarif für Kohletransporte. Über die Wichtigkeit der Kohle als Hilfsprodukt für fast alle Industrien ist kein Wort weiter zu verlieren.

Wir müssen die Kohle hier aber in doppelter Beziehung betrachten; außer als Hilfsprodukt auch noch als das Industrieerzeugnis des sehr wertvollen thüringischen Kohlenbergbaues.

Die Kohlenlager Thüringens, die fast nur aus Braunkohlen bestehen, würden genügen um ganz Thüringen mit Kohlen versorgen zu können. Im Jahre 1921 wurden in diesem Bergbau 12000 Leute beschäftigt, die etwa 6½ Million t Kohlen förderten. In Wirklichkeit versorgt der thüringische Bergbau jedoch nur einen kleinen Teil des eigenen Landes mit Kohlen, und die Förderung ist seit 1921 auch bereits wieder erheblich zurückgegangen; die Gründe dafür sind verschiedener Art. Wie wir früher schon sahen, liegen die Hauptkohlenvorräte ungünstig im südöstlichsten Teil Thüringens. Da ferner die Bahnverbindungen von dort nach den übrigen Landesteilen nicht immer vorteilhaft sind, ist der Absatz nach Leipzig und anderen nahe gelegenen Teilen Sachsens lohnender. Denn die Braunkohle kann nur auf verhältnismäßig nahen Entfernungen mit der Steinkohle konkurrieren, trotzdem sie oder richtiger gesagt, weil sie ebenfalls wie diese nur die Ermäßigungen des A. T. 6 auf ihren Transporten genießt.

Diese tarifarische Gleichsetzung der Braunkohle mit der Steinkohle bedeutet für erstere einen großen Nachteil, der dem thüringischen Kohlenbergbau vielen Abbruch tut, aber auch vielen thüringischen Industrien ihre notwendigen Hilfsprodukte verteuert.

Zunächst eine kurze Kennzeichnung des Tarifes selbst:

Der A. T. 6 ist gültig für Steinkohlen, Steinkohlenbrikette, Steinkohlenkoks. Braunkohlen, Braunkohlenbrikette, Braukohlenkoks sowie Gaskoks.

Geltungsbereich.

Er gilt ab 1. Oktober 1929 für Gaskoks von und nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten, für die übrigen Kohlen nur von den im Tarif aufgefährten Gewinnungsstätten und nur für Sendung eigener Gewinnung.

Aufbau.

Ab 1. Oktober 1928.

	Streckensatz für t/km
1—350 km	3,33 R.-Pfg.
351—400 „	1,22 „
401—500 „	0,80 „
501 und mehr	0,30 „
ab 826 km gilt der Friedenssatz	1,4 „

Abfertigungsgebühr 10 R.-Pfg. je 100 kg Kohlen; von anderen Abgangsorten und nicht zum Verbrennen bestimmte tarifieren nach der steuerfreien Klasse F.

Dieser Ausnahmetarif nimmt also keine Rücksicht auf die Güte der einzelnen Kohlenarten, obwohl in den Eisenbahntarifen die Wertigkeit des Gutes eine ausschlaggebende Rolle spielt. Trotzdem Rohbraunkohle nur 2200—2700 Wärmeeinheiten besitzt, wird sie doch zu denselben Tarifsätzen befördert, wie die hochwertige Steinkohle mit 7000—8000 Wärmeeinheiten. Die Folge hiervon ist eine außergewöhnliche Belastung des Braunkohlenverbrauchers, die sich in einem unverhältnismäßig hohen Anteil der Fracht am Preise im Gegensatz zur Steinkohle ausdrückt.

Der Bezieher von Steinkohle bezahlt bei einer Entfernung von 10 km im Preise für 1 Tonne einen Frachtanteil von 7,8%, der Bezieher von Rohbraunkohle dagegen von 38,6%, bei einer Entfernung von 150 km zahlt der Bezieher von Steinkohlen einen Frachtanteil von 36%, bei Rohbraunkohle von 178%. Die Fracht ist in diesem Falle schon weit teurer, als der Brennstoff selbst, bei einer Entfernung von 300 km erreicht der Frachtanteit bei der Steinkohle eine Höhe von 66%, bei der Braunkohle dagegen eine solche von 328%. Der Frachtanteil ist demnach bei der Rohbraunkohle etwa 5 mal so hoch als bei der Steinkohle.

Die Braunkohle bleibt daher infolge ihrer Sperrigkeit und des durch den geringeren Heizwert bedingten Mehrtransportes bei dem gleichen Eisenbahntarif mit der sonst teuereren aber hochwertigeren Steinkohle uur bis zu einem Transportradius von 150 km konkurrenzfähig.[1])

Folgende Tabellen zeigen den Anteil der Fracht am Preise für 1 Tonne Steinkohlenbriketts und Fettförderkohle, sowie für 10 Tonnen Rohbraunkohle und Industriebriketts in Gegenüberstellung der Zeit von 1930 mit der Vorkriegszeit.

---

[1]) Da wir aber in Deutschland uns der Ausnutzung unserer Braunkohlenschätze in erhöhtem Maße zuzuwenden gezwungen sind, ist es oft vorteilhaft, die Industriewerke in unmittelbare Nähe der Braunkohle zu verlegen, so daß die Möglichkeit besteht, die Rohbraunkohle auf Förderbändern direkt in die Feuerung der Werke zu bringen, oder die Werke durch Schmalspurbahnen direkt mit der Grube zu verbinden. Viele Werke, die innerhalb des Transportradius der Braunkohle lagen, sind zurzeit von der Steinkohlen- zur Braunkohlenfeuerung unter Anpassung ihrer Heizanlagen übergegangen.

Anteil der Frachtkosten am Preis ab Werk für Steinkohlenbriketts und Fettförderkohle im Jahre 1913 und 1930.

1913 = a, 1930 = b.

Entfernung	Frachtsatz	Mark pro t.	Steinkohlenbrikett		Fettförderkohle	
km	a	b	a	b	a	b
10	0,90	1,30	6,5 %	5,9 %	8,0 %	7,8 %
20	1,10	1,70	8,0 %	7,8 %	9,7 %	10,1 %
30	1,40	2,00	10,1 %	9,2 %	12,4 %	12,0 %
40	1,60	2,30	11,8 %	10,5 %	14,2 %	13,8 %
50	1,80	2,70	13,2 %	12,4 %	16,0 %	16,2 %
100	2,90	4,30	21,3 %	19,7 %	25,6 %	25,8 %
200	5,10	7,70	37,2 %	35,4 %	45,5 %	46,0 %
300	7,30	11,00	50,3 %	50,0 %	65,0 %	66,0 %
400	9,10	13,30	66,0 %	63,0 %	81,0 %	83,0 %
500	10,50	14,10	76,5 %	65,0 %	93,0 %	85,0 %
600	11,90	14,40	86,0 %	66,0 %	105,0 %	86,0 %
700	13,30	14,70	97,0 %	67,5 %	118,0 %	88,0 %
800	14,70	15,00	107,0 %	69,0 %	130,0 %	90,0 %
900	16,10	16,10	118,0 %	74,0 %	142,0 %	96,5 %
1000	17,50	17,50	128,0 %	80,0 %	155,0 %	100,5 %

Preis:

	a	b	
Fettförderkohle	11,25	16,87	R.-M.
Steinkohlenbriketts	13,75	22,00	„

Anteil der Frachtkosten am Preis ab Werk für Rohbraunkohlen und Briketts im Jahre 1913 und 1930.

1913.

Entfernung km	Frachtsatz	Preis ab Werk für Rohbraunk.	Anteil der Fracht in %	Preis ab Werk für Industriebriketts	Anteil der Fracht in %
		Alle Angaben für **10 t** in RM.			
10	9,00	33,80	26,6	94,90	9,5
20	11,00	33,80	32,5	94,90	11,6
75	24,00	33,80	71,0	94,90	25,3
100	29,00	33,80	85,—	94,90	30,6
150	40,00	33,80	118,3	94,90	42,1
200	51,00	—	150,0	94,90	53,7
300	73,00	—	215,0	94,90	76,9
400	91,00	—	270,0	94,90	95,9
500	105,00	—	310,0	94,90	110,6
		1930.			
10	13,00	33,70	38,6	134,00	9,7
20	17,00	33,70	50,4	134,00	12,7
75	35,00	33,70	103,9	134,00	26,1
100	43,00	33,70	127,6	128,00	33,6
150	60,00	33,70	178,0	128,00	46,9
200	77,00	—	230,0	128,00	60,2
300	110,00	—	328,0	125,00	88,0
400	133,00	—	400,0	125,00	106,4
500	141,00	—	410,0	125,00	112,8

Aus diesen Aufstellungen geht deutlich hervor, daß der Frachtanteil bei der Rohbraunkohle durchschnittlich 5 — 6 mal so hoch ist, wie der bei der Steinkohle. Während der Frachtanteil bei der Steinkohle gegenüber der Vorkriegszeit fast unverändert geblieben ist, sind bei der Rohbraunkohle beträchtliche Verschiebung festzustellen. So stieg der Frachtanteil bei 10 km von 26,6% auf 38,6%, bei 100 km von 85,8% auf 127,6% und bei 200 km von 150% auf 230%.

Es ergibt sich weiter, daß bei der Rohbraunkohle schon in einer Entfernung von 75 km die Fracht je Tonne ebensohoch ist, wie der Preis, während bei Briketts dies erst bei einer Entfernung von 400 km der Fall ist; bei der Steinkohle sogar erst bei 1000 km.

Dieser tarifliche Zustand, bei dem Rohbraunkohle schon nach 75 km den gleichen Betrag an Fracht zu tragen hat, den man für die Kohle selbst zahlt, ist sowohl für den Braunkohlenbergbau, wie auch für die Rohbraunkohle verfeuernde thüringische Industrie untragbar, und es ist daher verständlich, daß der Verbrauch, soweit er sich nicht in der aller nächsten Umgebung der Gruben vollzieht, erheblich zurückgegangen ist, und daß die betreffenden Verbraucher wieder zu Steinkohlen übergehen.

Während die Preise für Fettförderkohle um 50%, für Steinkohlenbriketts um 59%, für Industriebriketts um 41%, die Braunkohlenpreise aber um 0,00% gestiegen sind, sind die Frachtsätze des A. T. 6, wie aus den beiden folgenden Tabellen ersichtlich ist, um durchschnittlich 39,3% gestiegen.

Frachtsätze des A. T. 6 bezw. Rohstofftarifes vor dem Kriege und am 1. Juli 1930 für 100 kg in Rpfg.

Entfernung	Vor dem Kriege	1. Juli 1930	Steigerung [1])
10 km	9	13	4 Pfg. 44 %
20 „	11	17	6 „ 55 %
30 „	14	20	6 „ 43 %
40 „	16	23	7 „ 44 %
50 „	18	27	9 „ 50 %
100 „	29	43	14 „ 48 %
200 „	51	77	26 „ 51 %
300 „	73	110	37 „ 51 %
400 „	91	133	42 „ 46 %
500 „	105	141	36 „ 34 %
600 „	119	144	25 „ 21 %
700 „	133	147	14 „ 11 %
800 „	147	150	3 „ 2 %
900 „	161	161	— „ — %
1000 „	175	175	— „ — %

Die weitgehende Abstaffelung der Tarifsätze in der Weise, daß weitere Entfernungen erheblich weniger als nähere belastet werden, zeigt nachstehende Übersicht.

---

1) Vgl. Enquete Ausschuß III: „Die deutsche Kohlenwirtschaft", Berlin 1929, S. 235 ff.

Tarifsätze vor dem Kriege und 1930.

Entfernung	Fracht je t vor dem Kriege	Steigerung gegenüber		Fracht je t 1930	Steigerung gegenüber	
10 km	0,90 M.			1,30 M.		
20 „	1,10 „	10 km	22,2 %	1,70 „	10 km	32,0 %
50 „	1,80 „	20 „	63,6 %	2,70 „	20 „	58,0 %
100 „	2,90 „	50 „	61,6 %	4,30 „	50 „	58,0 %
150 „	4,00 „	100 „	37,9 %	6,00 „	100 „	39,0 %
200 „	5,10 „	150 „	27,5 %	7,70 „	150 „	28,0 %
250 „	6,20 „	200 „	21,6 %	9,30 „	200 „	21,0 %
300 „	7,30 „	250 „	19,0 %	11,00 „	250 „	18,0 %
350 „	8,40 „	300 „	15,1 %	12,70 „	300 „	14,8 %
400 „	9,10 „	350 „	8,3 %	13,30 „	350 „	4,7 %
450 „	9,80 „	400 „	7,7 %	13,70 „	400 „	3,0 %
500 „	10,50 „	450 „	7,1 %	14,10 „	450 „	2,8 %
550 „	11,20 „	500 „	6,6 %	14,30 „	500 „	1,4 %
600 „	11,90 „	550 „	6,3 %	14,40 „	550 „	0,7 %

Nach dieser Aufstellung sind heute die Entfernungen über 350 km viel weniger belastet als vor dem Kriege. Es ist klar, daß diese zu Gunsten der weiteren Entfernungen eingeführte Staffelung eine außerordentliche Benachteiligung der mitteldeutschen Braunkohle und der von dem Braunkohlenbergbau weiter entfernten thüringischen Industrie bedeutet; denn der heizkräftigeren, auch auf weite Entfernungen wettbewerbsfähigen Steinkohle wird dadurch das Eindringen in das natürliche Absatzgebiet der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie erleichtert, während dieser Vorteil der Staffelung auf weite Entfernungen der Braunkohle nicht zu Gute kommt, da, wie nachstehende Tabelle zeigt, jetzt rund 90% der Vorräte bis zu einer Entfernung von 100 km abgesetzt werden.

Hierzu folgende Tabelle.[1])

Versand von Rohbraunkohle in den Geschäftsjahren 1923/24 bis 1928/29 auf die verschiedenen Entfernungen in v. H. des Gesamtversandes.

km	1923/4 v. H.	1924/5 v. H.	1925/6 v. H.	1926/7 v. H.	1927/8 v. H.	1928/9 v. H.
1— 50	44,85	52,21	54,30	55,20	57,35	59,62
51—100	33,73	33,74	34,00	35,00	32,25	32,68
101—150	8,85	8,04	9,60	7,50	8,25	6,49
151—200	5,41	2,83	1,50	1,80	1,65	1,07
201—250	3,53	1,57	0,20	0,50	0,30	0,08
251—300	1,42	1,46	0,30	—	—	—
301—400	1,30	0,14	0,10	—	0,15	0,06
401—500	0,95	0,01	—	—	0,05	—
501—600	0,11	—	—	—	—	—
über 600	0,12	—	—	—	—	—
Zusammen:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Aus der nächsten Tabelle geht hervor, welche Kohlenmengen und aus welchen Bergbaugebieten sie im Jahre 1929 bezogen worden sind.

---

[1]) Entnommen aus den Geschäftsberichten des Mitteldeutschen Braunkohlensyndikats, 1923/24 ff.

Zufuhrmengen und Herkunft im Jahre 1929. [1])

Herkunft	Steinkohlen								Braunkohlen							
	Rohkohle		Briketts		Koks		Zusammen		Rohkohle		Briketts		Zusammen		überhaupt	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
Sachsen	244,2	28	2,7	2,7	8,7	2,8	255,7	22	11,9	1,9	353,5	18	365,4	13,9	621,1	15
Mitteldeutschland	—	—	—	—	—	—	—	—	507,6	80	1583,2	80	2090,8	80	2090,8	53
Westfalen	461,0	50,5	72,9	74	233,8	74	767,8	59	—	—	—	—	—	—	767,8	19
Schlesien	152,8	16	1,4	1,4	31,8	10	186,1	16,2	-	—	—	—	—	-	186,1	4,6
Rheinland	76,8	8,4	21,1	21,6	24,1	7,6	122,0	0,9	118,9	18	24,0	1,2	142,9	5,5	264,9	6,6
Bayern	0,4	0,0	—	—	2,1	0,6	2,5	0,1	–	—	—	—	-	—	2,5	0,6
Versch. Herkunft	10,1	1,1	0,3	0,3	14,5	5	24,7	1,8	1,2	0,1	14,6	0,8	15,8	0,6	40,5	1,2
Zusammen:	945,3	100	98,4	100	315,0	100	1358,7	100	639,6	100	1975,3	100	2614,9	100	3973,6	100
% d. Ges. Zufuhr	24 %		2,5 %		8,1 %		34,6 %		16 %		50 %		65,4 %		100,0 %	

Aus der Übersicht ist ersichtlich, daß sich die Gesamtzufuhr an Kohlen im Jahre 1929 nach Thüringen auf 3 973 600 t stellte. Von diesen 3 973 600 t entfielen 1 358 700 t oder 34,6% auf Steinkohlen und 2 614 900 t oder 65,4% auf Braunkohlen. Über $^3/_5$ der gesamten Kohlenzufuhr bestand also in Braunkohlen, die gegenüber den Steinkohlen mithin bedeutend überwiegen.

[1]) Ermittelt aus: Stat. d. Deutschen Reiches, Bd. 380: „Die Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen", 1929, S. 44—47.

Die **Kohlen** werden zum größeren Teil aus dem preußischen Mitteldeutschland (53%) bezogen, Westfalen ist als Lieferant mit 19% beteiligt, während der Rest aus sächsischen, schlesischen und rheinischen Kohlenbezirken stammt. **Steinkohlen** wurden nach Thüringen insgesamt 1 358 700 t geliefert, davon entfallen 945 300 t auf Rohkohlen, 98 400 t auf Briketts und 31 500 t auf Koks. Der Bedarf an Rohsteinkohlen wird in erster Linie durch Westfalen mit 50,5% gedeckt; es folgt Sachsen mit 28%, Schlesien mit 16%, ein kleiner Rest verteilt sich wieder wie oben auf entlegenere Bezirke. Der verhältnismäßig geringe Anteil der schlesischen Kohlengruben, von denen in der Hauptsache die hochwertige Gaskohle geliefert wird, ist in erster Linie durch die weite Entfernung (rund 500 km) und die dadurch bedingten hohen Frachtsätze und transporttechnischen Schwierigkeiten zu erklären. Steinkohlenbriketts lieferte mit 74% Westfalen. Aus dem Rheinland kamen die restlichen 22%, während westfälischer Koks mit 59%, sächsischer Koks mit 22% und schlesischer mit 16% auftritt.

Von den nach Thüringen gelieferten 2 614 900 t **Braunkohlen** sind 639 600 t Rohkohlen und 1 975 300 t Briketts. Als Bezugsquelle für beide Kohlensorten kam mit 80% das preußische Mitteldeutschland in Betracht, d. h. der Bezirk westlich der Elbe. 18% des Rohkohlenbedarfes deckte das Rheinland, und 18% des Brikettbedarfes deckte Sachsen und Altenburg, sowie mit einem kleinen Anteil die übrigen Bergwerke; schließlich lieferten sächsische Gruben 1,9% Rohkohlen und rheinische Gruben unbedeutende Mengen Briketts.

Die Kohlenförderung im Lande Thüringen selbst betrug nach den Mitteilungen der Bergbehörden im zweiten Halbjahr 1929 in Tonnen:

	Steinkohlen	Braunkohlen
Gebiet Altenburg	—	3 291 292
Gebiet Gera-Greiz	—	7 028
Gebiet Weimar	—	220
Gebiet Meiningen	1321	3 963
zusammen	1321	3 302 503

Warum sträubt sich die Reichsbahngesellschaft für Braunkohle einen billigeren Ausnahmetarif als für Steinkohle einzuführen? In Dänemark z. B. ist dies längst geschehen. Die „Deutsche Kohlenzeitung" vom 7. Juli 1927 (S. 444 ff.) schreibt hierüber: „In diesem Zusammenhang verdient es besondere Erwähnung, daß die dänischen Eisenbahnen seit 1. April 1927 für Steinkohle und Braunkohle verschiedene Frachtsätze eingeführt haben. Bis dahin wurden Steinkohle und Braunkohle in Dänemark nach Klasse 8 des Binnentarifes berechnet, während jetzt für Braunkohle, d. h. Rohkohle, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks, die Sätze der Klasse 9 zur Anwendung kommen. Dadurch tritt für Braunkohle gegenüber der Steinkohle eine Frachtverbilligung um etwa 1,30 R.-M. für 100 km eine Tonne ein".

Nach Peindt [1]) sind die wiederholten Anträge deutscher Interessenten, die Frachten für Steinkohlen, Braunkohlenbriketts und Rohbraunkohle entsprechend ihrem Heizwerte im Verhältnis von 3 : 2 : 1 abzustufen, vom Reichsverkehrsministerium und der Reichsbahngesellschaft eingehend geprüft worden, jedoch ohne genehmigt zu werden.

Gesetzt den Fall, es würde bei dieser Regelung die bisherige Fracht für Steinkohle beibehalten, so würden sowohl Briketts als auch Rohbraunkohle weit unter den Selbstkosten der Reichsbahn befördert werden müssen, was in Hinblick auf Artikel 92 der Reichsverfassung vom wirtschaftlichen Standpunkt der Reichsbahnverwaltung aus nicht angängig ist, da es sich dauernd um zu große Frachtenmengen handelt; bekanntlich betragen die Kohlenfrachten (Stein- und Braunkohlen) ein Drittel der gesamten Eisenbahnfrachten überhaupt.

Würde dagegen bei der Tarifierung der Rohbraunkohle von den Selbstkosten ausgegangen, so müßten die Frachten für Briketts und Steinkohlen wesentlich erhöht werden, was für die Brennstoffversorgung Deutschlands möglichst zu vermeiden ist, oder die Ausfälle müßten durch Tariferhöhung anderer Güter ausgeglichen werden.

Diese Tariferhöhungen würden umso größer sein müssen, je mehr Güter von einer solchen ausgeschaltet werden und je größer der Kreis derer ist, die unter Berufung auf den Vorgang bei der Braunkohle gleichfalls eine Tarifsenkung für sich durchsetzen würden. Die Bemessung der Fracht für Kohle nach dem Heizwert würde den Übergang zum reinen Werttarifsystem, also eine Änderung des jetzigen Tarifsystems der Reichsbahn bedeuten und zu weittragenden finanziellen Verschiebungen führen.

Die Reichsbahngesellschaft lehnt dies reine Wertsystem auch schon deshalb ab, weil es zu wenig der Forderung nach einem der tatsächlichen Beförderungsleistung entsprechenden Entgelt gerecht wird.

Außerdem würde die Erweiterung der Absatzmöglichkeit der Braunkohle die Einschräkung des Absatzgebietes der Steinkohle zur Folge haben. Geschähe dieses Zurückdrängen des Steinkohlenverbrauches durch Höhertarifierung dieser Kohlenart als es jetzt der Fall ist, so würden hierdurch auch sehr wichtige thüringische Industrien empfindlich getroffen, die auf Steinkohlenverbrauch weiterhin angewiesen sind.

So verbrauchten im Jahre 1929 die thüringischen Gaswerke 72 800 t Steinkohlen. Nächst den Fabriken für technische Öle und Fette sind die Gaswerke die größten Steinkohlenverbraucher Thüringens.

---

[1]) Vgl. Peindt: „Die Tarifpolitik der Reichsbahn und ihre Auswirkung auf die Industrie", Halle 1924.

Die Porzellanfabrikation gehört zu den wenigen Industrien, welche in erheblichen Mengen Steinkohlen verbrauchen, ohne daß diese unmittelbare Produktionsmittel sind. Dieser hohe Steinkohlenverbrauch ist auf die Notwendigkeit der Erzeugung besonders hoher Temperaturen zurückzuführen, die beim Garbrand 1 700 und beim Glattbrand 1 490 Grad erreichen; solche Hitzegrade können besser vermittels Steinkohle erzielt werden.

Folgende Übersicht zeigt den Empfang eines Jahres an Braun- und Steinkohlen aus nicht thüringischen Bezugsgebieten und ihre Transportkosten gemäß A. T. 6:

a) Empfang an **Braunkohlen** betrug 2 614 906 t im Jahre 1929, welche von folgenden außerthüringischen Hauptbezugsgebieten geliefert wurden:

Abgesandt von	Gewicht	Entfernung
19a [1]) Reg.-Bez. Merseburg . .	2 090 883 t	100 km
20 Sachsen	365 525 t	170 km
21 Prov. H.-Nass.	132 059 t	250 km

Überschlägliche Frachtberechnung.

Gewicht	km	Satz des A. T. 6	Frachtkosten RM.
2 100 000 t	100	4,30	9 000 000.—
370 000 t	170	6,70	2 500 000.—
132 000 t	250	9,30	1 220 000.—
			12 720 000.—

b) Empfang an **Steinkohlen** im Jahre 1929 betrug 1 358 879 t.

Abgesandt von	Gewicht	Entfernung
22 Ruhrgebiet	728 991 t	400 km
20 Sachsen	255 726 t	170 km
13 Prov. Oberschlesien	136 850 t	500 km
23 Ruhrgebiet	104 876 t	400 km
15 Prov. Niederschles.	49 340 t	500 km
24 Westfalen	38 927 t	400 km

[1]) Die Ziffern 19a usw. bedeuten die Nummern der einzelnen Verkehrsbezirke in der Statistik „Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen".

Überschlägliche Frachtberechnung.

Gewicht	km	Satz des A. T. 6	Frachtkosten RM.
730000 t	400	13,30	9700000,—
256000 t	170	6,70	1710000,—
137000 t	500	14,10	1930000,—
105000 t	400	13,30	1400000,—
50000 t	500	14,10	710000,—
40000 t	400	13,30	530000,—
			15980000,—
		+ Braunkohlenfracht	12720000,—
			28700000,—

III. Wichtige Ausnahmetarife für den Bezug erforderlicher Rohstoffe.

(A. T. 1 b, 2, 5, 7, 11, 16a, 30, 32, 38).

Die folgenden neun Ausnahmetarife für den Empfang von Rohprodukten in Thüringen sollen im einzelnen sowohl nach Aufgabe und Aufbau, sowie nach dem mengenmäßigen Empfang und den dadurch entstandenen Frachtkosten bezw. Frachtersparnissen betrachtet werden.

A. T. 1 b, Allgemeiner Schnittholzausnahmetarif.[1])

Ziel.

Es handelt sich hier um eine Art Sondernormalklasse für Schnittholz. Die Klasse D erscheint zu hoch, daher mußte der Weg der Ausnahmetarifierung beschritten werden.

Aufbau.

Die Sätze sind um 10 % höher als die der Klasse E. (5 – und 10 – t – Klassen fehlen).

Gesamtempfang des Verkehrsbezirks 19 b (Thüringen) für das Jahr 1929 lt. Güterbewegungsstatistik auf deutschen Eisenbahnen betr. Güterverzeichnis Nr. 31 a und 31 b = 144634 t.

Dieser Empfang von 144634 t auf A. T. 1 b verteilt sich auf folgende Hauptbezugsgebiete:

[1]) Schema betreffend Ziel und Aufbau der Rohstofftarife ist entnommen aus: Kraus, „Theorie und Technik der deutschen Gütertarife", Karlsruhe 1930.

Abgesandt von	Gewicht	Ungefähre Entfernung
19 a Reg. Bez. Merseburg	25932 t	100 km
37 Nordbayern	47678 t	250 km
36 Südbayern	10287 t	450 km
21 Prov. H.-Nass.	17908 t	250 km
17 Prov. Brandenburg	7849 t	270 km
20 Sachsen	6052 t	170 km

Lokalverkehr innerhalb des Verkehrsbezirks 19 b = 149236 t.

Überschlägliche Berechnung der Frachtermäßigung durch den A. T. 1 b.

Gewicht	Entfernung	Satz der Kl. D a	Satz der Kl. E. + 10% b	Ermäßigung a—b RM.
26000 t	100 km	8,10×26000 = 210000.—	(6,80×26000) + 10% = 195000.—	15000.—
48000 t	250 „	16,90×48000 = 815000.—	(14,00×48000) + 10% = 737000.—	78000.—
10000 t	450 „	26,20×10000 = 262000.—	(21,60×10000) + 10% = 237000.—	25000.—
18000 t	250 „	16,90×18000 = 305000.—	(14,00×18000) + 10% = 275000.—	30000.—
8000 t	270 „	18,00×8000 = 140000.—	(14,80×8000) + 10% = 129000.—	11000.—
6000 t	170 „	12,40×6000 = 75000.—	(10,30×6000) + 10% = 68000.—	7000.—
				166000.—

A. T. 2, Kies, Grand, Sand, Bimskies und Bimssand.

Aufgabe.

Erleichterung des Rohstoffbezuges zur Förderung des Baugewerbes und vor allem des Wohnungsbaues.

Weiter Gewinnung geringwertigen Gutes für die Eisenbahnbeförderung.

Aufbau.

Klasse G — 15%

(Bis 39 km Gleichstellung mit Ausnahmetarif 5).

Gesamtempfang des Verkehrsbezirkes 19 b (Thüringen) für das Jahr 1929 lt. Güterbewegungsstatistik auf deutschen Eisenbahnen betr. Güterverzeichnis Nr. 21 a = 263215 t.

Dieser Empfang von 263215 t auf A. T. 2 verteilt sich auf folgende Hauptbezugsgebiete:

Abgesandt von		Gewicht	Ungefähre Entfernung
19 a	Reg. Bez. Merseburg	120923 t	100 km
37	Nordbayern	71459 t	250 „
20	Sachsen	17947 t	170 „
21	Prov. H.-Nass.	14500 t	250 „
18	Reg. Bez. Magdeburg	11209 t	200 „
24	Westfalen	6378 t	400 „
25	Rheinprovinz	4396 t	400 „

(Lokalverkehr innerhalb des Verkehrsbezirks 19 b — 403682 t.)

Überschlägliche Berechnung der Frachtermäßigung durch den A. T.

Gewicht	km	Satz d. Kl. G.	Fracht Kl. G. RM.	Ermäßigung 15%
121000 t	100	4,10×121000	500000.—	75000. – RM.
71000 t	250	8,00× 71000	570000.—	85000.— „
18000 t	170	6,00× 18000	108000.—	16200.— „
15000 t	250	8,00× 15000	120000.—	18000.— „
11000 t	200	6,80× 11000	74800.—	12000.— „
6500 t	400	11,30× 6500	73500.—	11000.— „
4500 t	400	11,30× 4500	52000.—	7800.— „
				225000.— RM.

A. T. 5 für Steine (Naturgesteine).[1])

Aufgabe.

1. Unterstützung des Wege-, Wasser- und Bahnbaues, bei ersterem unter Anpassung an die neuzeitlichen Straßenbaumethoden. (Aufnahme von geteerten Steinen und Hochofenschlacken in den Ausnahmetarif).

2. Unterstützung der heimischen Steinindustrie im Kampf gegen die ausländische.

3. Geringwertiges und in Deutschland im Überfluß vorkommendes Gut auf weite Entfernungen versandfähig zu machen.

[1]) Vgl. Kraus, a. a. O., S. 18 ff.

Aufbau.

Frachtsätze der Klasse G — 30% (Regelsatz Kl. G) Gesamtempfang des Verkehrsbezirke 19 b (Thüringen) für das Jahr 1929 in Tonnen:

	Künstliche Mauersteine usw.	Natürliche Pflastersteine	Summa
Bezug v. Ausw. .	134 883	336 633	471 516
Lokalverkehr . .	135 274	677 193	812 467

Dieser Empfang von 471516 t auf A. T. 5 verteilt sich auf folgende Hauptbezugsgebiete:

Abgesandt von	Gewicht	Ungefähre Entfernung
20 Sachsen	104724 t	170 km
19a Reg. Bez. Merseburg	59191 t	100 „
25 Rheinprovinz . . .	18941 t	400 „
26 „ . . .	11821 t	350 „
37 Nordbayern	84826 t	250 „

Überschlägliche Berechnung der Frachtermäßigung durch den A. T. 5.

Gewicht	km	Satz der Kl. G	Fracht Kl. G RM.	Ermäßigung 30%
105000 t	170	6,00×105000	630000.—	190000.— RM.
60000 t	100	4,10× 60000	245000.—	73500.— „
19000 t	400	11,30× 19000	215000.—	65000.— „
12000 t	350	10,30× 12000	124000.—	37000.— „
85000 t	250	8,00× 85000	680000.—	205000.— „
				570000.— RM.

A. T. 7 für Eisenerz.

Aufgabe.

1. Erleichterung des Erzbezuges zur Förderung der deutschen Eisengewinnung.

2. Nutzbarmachung fast wertloser Güter (alte Blechwaren usw.) für die deutsche Volkswirtschaft.

Eisenbahnwirtschaftliche Aufgabe.

Geringwertiges Gut wird versandfähig gemacht und dadurch Neuverkekr gewonnen.

Aufbau.

Streckensatz für t/km.

1—100 km	2,5 Rpf.	
101—190 „	2,2 „	Anstoß
über 190 „	1,4 „	„

Abfertigungsgebühr: 10 Rpf. für 100 kg.

Lokalverkehr des Bezirks 19b im Jahre 1929 = 86 716 t.

Hauptbezugsgebiet mit 61 736 t ist Nordbayern mit einer ungefähren Entfernung von 250 km.

Berechnung der Frachtersparnis:

61 736 t auf 250 km nach Regelklasse G (Satz 80)	= 49 388,80 RM.
nach A. T. 7 (Satz 35)	= 21 607,60 „
	27 781,20 RM.

A. T. 11 für Düngemittel.

Aufgabe.

1. Unterstützung der Landwirtschaft.
2. Hebung der deutschen Düngemittelindustrie.

Eisenbahnwirtschaftliche Aufgabe.

Geringwertige Düngemittel werden auf weite Entfernungen versandfähig gemacht, wodurch Neuverkehr gewonnen wird.

Aufbau.

Die Frachtsätze der Klasse F. und G. werden bis zu 45% gekürzt; rund 35% Ermäßigung ist bei der Berechnung angenommen.

Gesamtempfang des Verkehrsbezirks 19b (Thüringen) für das Jahr 1929 in t:

Düngemittel.

	Tierische a	Phosphorhaltige b	Chilesalp. c	Kalisalze d	Künstl. Stickst. e	Sonstige f	Summa a-f
Bezug v. auswärts	1280	47336	1390	25180	41405	22380	138971
Lokalverkehr	645	8429	367	70011	4548	15838	99838

Dieser Empfang von 138971 t auf A. T. 11 verteilt sich auf folgende Haupbezugsgebiete:

Abgesandt von:	Gewicht	Ungefähre Entfernung
19a Reg. Bez. Merseburg	56163 t	100 km
21 Prov. H.-Nass.	15397 t	250 „
22 Ruhrgebiet	15486 t	400 „
37 Nordbayern	11647 t	250 „

Überschlägliche Berechnung der Frachtermäßigung durch den A. T. 11:

Gewicht	km.	Satz der Kl. G	Fracht Kl. G	Ermäßigung 35%
57000 t	100	4,10×57000	235000.—	82000.— RM.
15500 t	250	8,00×15500	124000.—	43000.— „
15500 t	400	11,30×15500	175000.—	61000.— „
12000 t	250	8,00×12000	96000.—	33500.— „
				219500.— RM.

A. T. 16a für frische Kartoffeln zur Verwendung im deutschen Reich.

Aufgabe.

Der Tarif soll zur Verbilligung des Volksnahrungsmittels Kartoffeln für die breiten Massen der deutschen Bevölkerung beitragen. Er gilt für in- und ausländische Kartoffeln; sie dürfen aber nur im deutschen Reich verbraucht werden.

Aufbau.

Er gewährt Kl. G - 10% und für Stückgut Kl. II - 10%. Kl. G ist schon ein großes Entgegenkommen, denn sonstige Feld- und Gartenfrüchte sind in Klasse F eingereiht.

Gesamtempfang des Verkehrsbezirks 19b beträgt im Jahr 1929 58157 t. Hauptbezugsgebiete sind:

Abgesandt von	Gewicht	Ungefähre Entfernung
19a Reg. Bez. Merseburg	15930 t	100 km
18 Reg. Bez. Magdeburg	11993 t	200 „
37 Nordbayern	7647 t	250 „
17 Prov. Brandenburg	4447 t	270 „

Überschlägliche Berechnung der Frachtermäßigung.

Gewicht	km	Satz Kl. F.	Fracht Kl. F a	Satz Kl. G	Fracht Kl. G	10 % b	Differenz RM. a—b
16000 t	100	5,30	85000.—	4,10	65000.—	58500.—	26500.—
12000 t	200	9,10	110000.—	6,80	82000.—	73800.—	36200.—
8000 t	250	10,80	86000.—	8,00	64000.—	57600.—	28400.—
4500 t	270	11,40	51000.—	8,40	38000.—	34200.—	16800.—
							107900.—

Wenn vielleicht auch nur der geringere Teil der eingeführten Kartoffelmengen zu industriellen Zwecken verwendet wurde, so erscheint eine billige Einfuhr doch wichtig zur Verbilligung der Volksernährung im Interesse niedrig zu haltender Löhne.

A. T. 30 rohe Jute.

Ziel.

Zweck der Einführung dieses Ausnahmetarifes ist der Wettbewerb mit den Auslandshäfen und der Frachtausgleich zwischen verschiedenen deutschen Juteindustriegebieten.

Aufbau.

Von den Seehäfen bestehen u. a. nach Triebes und Weida Sonderfrachtsätze, die gegenüber der Regelklasse C um 25% ermäßigt sind.

Der Empfang von den Elbhäfen nach Thüringen beträgt im Jahre 1929 rund 18 800 t.

Die Frachtermäßigung von den Seehäfen nach Weida (als Frachtbasis angenommen) beträgt: Hamburg — Weida = 442 km.

Fracht nach Regeltarif mit Satz 313 = 591 476,— RM.
„ „ A. T. 30 „ „ 231 = 436 520,— „
154 956,— RM.

A. T. 32 rohe Schafwolle über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.

Aufgabe.

Erleichterung des Rohstoffbezuges zur Förderung der Textilindustrie; ferner Wettbewerb gegen die Auslandshäfen.

Aufbau.

Klasse A — 25,5%.

Gesamtempfang des Verkehrsbezirks 19b beträgt 9411 t im Jahr 1929.

Die Frachtermäßigung von Bremen nach Gera (als Frachtbasis angenommen) beträgt: Bremen — Gera = 435 km.

Fracht nach Regeltarif mit Satz 452 = 425 377,20 RM.
„ „ A. T. 32 „ „ 339 = 319 032,90 „
106 344,30 RM.

A.T. 38 Häute, Felle über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt

Aufgabe.

Aufnahme des Wettbewerbs mit den Auslandshäfen und Förderung der Lederindustrie durch Erleichterung des Rohstoffbezuges.

Aufbau.

Erstellung eines Frachtsatzes, der gegenüber dem Normaltarif (Klasse B) um rund 20% ermäßigt ist.

Der Empfang von den Elbhäfen nach Thüringen beträgt 16 700 t im Jahre 1929.

Die überschlägliche Frachtermäßigung von Bremen nach Gera (als Frachtbasis) beträgt: Bremen — Gera = 435 km.

Fracht nach Regeltarif mit Satz 373 = 622 947,— RM.
„ „ A. T. 38 „ „ 298 = 487 689,— „
135 258,— RM.

IV. Einzelne Ausnahmetarife für den Versand von Fertigwaren.

a) A. T. 33 für die Spielwarenindustrie.

Für die thüringische Spielwarenindustrie kommt zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern über die deutschen Seehäfen der A. T. 33 in Betracht.

Klasse A für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren mit insgesamt 27 Unterabteilungen, wie: Musikinstrumente, Blumen, Christbaumschmuck, Karnevalsartikel, Glasperlen, Puppen, Spiegel, Bürsten, Gelatine, Farben, Drahtwaren, Schreibutensilien usw.

Klasse B für Griffel, Märbel und Schiefertafeln.

Aufbau.

a) Der Tarif enthält verschiedene Frachtsatzzeiger: Zeiger 1 mit 30% Ermäßigung gilt für verschiedene thüringische Stationen.

b) Sonderfrachtsätze für alle übrigen Spielwarenversandstationen einschl. Thüringen mit Nullregulierung zwischen Versandstation und

I. Altona, Bremen, Bremerhaven-Wesermünde, Emden, Flensburg, Hamburg-Wilhelmsburg, Harburg.

II. Kiel, Lübeck, Nordenham, Rostock, Saßnitz, Stettin, Warnemünde.

Ermäßigung für Güter der Klasse A = 30%
„ „ „ „ „ B = 36,5%

Der Tarif gilt erst von einer Mindestentfernung von 350 km ab für 5, 10, und 15 t Ladungen.

Es wurden im Jahre 1929 auf A.T. 33 nach Hamburg und Bremen befördert:

(Die Aufstellung und Berechnung erfolgte genau differenziert nach A. T. 33 Klasse A und Klasse B, sowie getrennt nach 5, 10 und 15 t Ladungen. Der Übersicht halber hier zusammengefaßt.)

Von	Nach	km	to.	Fracht nach Normaltarif RM.	Fracht nach A. T. 33 RM.	Ersparnis RM.
Arnstadt	Hambg.	416	210,9	9600,00	6707,60	2892,40
„	Bremen	371	81,3	3593,60	2519,10	1074,50
Coburg	Hambg.	523	114,4	6546,50	4572,90	1973,60
„	Bremen	471	26,5	1469,30	1029,10	440,20
Bd. Blankbg.	Hambg.	455	0,4	22,60	15,80	6,80
Eisfeld	Hambg.	501	715,0	33483,00	22144,20	11338,80
„	Bremen	449	715,9	33503,70	23653,50	9850,20
Eisenberg	Hambg.	427	37,9	2002,20	1459,10	553,10
Eisenach	Hambg.	392	1,4	71,00	50,30	20,70
Erfurt	Hambg.	394	31,9	1461,70	1031,00	430,70
„	Bremen		0,9	44,60	30,30	14,30
Ernstthal	Hambg.	512	10,0	544,00	381,00	163,00
Gera	Hambg.	430	56,4	2760,30	1916,70	843,60
Gräfenthal	Hambg.	495	267,6	11886,10	7432,60	4453,50
„	Bremen	450	41,9	1763,70	1161,90	601,80
Gotha	Hambg.	397	282,7	12473,00	8676,70	3796,30
„	Bremen	345	133,6	5752,90	4044,30	1708,60
Ilmenau	Hambg.	443	441,5	19485,10	12951,90	6533,20
„	Bremen	399	297,4	13566,50	9510,00	4056,50
Katzhütte	Hambg.	472	97,3	5174,60	3619,70	1554,90
„	Bremen	427	26,4	1300,60	911,40	389,20
Lauscha	Hambg.	519	349,9	15730,90	9954,70	5776,20
„	Bremen	474	188,0	8402,10	5380,90	3021,20
Lichte	Hambg.	507	5,3	321,70	225,30	96,40
Mühlhausen	Hambg.	357	13,8	635,40	467,30	168,10

Von	Nach	km	to.	Fracht nach Normaltarif RM.	Fracht nach A. T. 33 RM.	Ersparnis RM.
Neustadt	Hambg.	538	189,8	11047,00	7656,90	3390,10
„	Bremen	486	479,2	25756,30	18005,80	7750,50
Ohrdruf	Hambg.	415	29,7	1496,50	1050,70	445,80
„	Bremen	363	5,4	258,10	180,90	77,20
Probstzella	Hambg.	489	1086,6	47204,10	30451,20	16752,90
„	Bremen	444	52,5	2902,80	2031,10	871,70
Rennsteig	Hambg.	457	235,0	11136,70	7506,50	3630,20
„	Bremen	413	7,9	402,70	283,10	119,60
Saalfeld	Hambg.	464	69,0	3516,70	2412,50	1104,20
„	Bremen	419	37,1	1837,40	1289,90	547,50
Sonneberg	Hambg.	535	8523,3	486803,20	339846,20	146957,00
„	Bremen	490	8708,3	528295,10	369828,40	158466,70
Steinach	Hambg.	524	1648,0	75996,10	48596,80	27399,30
„	Bremen	479	335,7	17254,10	11735,40	5518,70
Taubenbach	Hambg.	504	216,7	9814,10	6363,90	3450,20
„	Bremen	459	713,0	29909,90	19001,20	10908,70
Waltersh.	Hambg.	412	11,7	615,40	430,60	184,80
„	Bremen	360	10,6	503,50	351,90	151,60
Wurzbach	Hambg.	496	395,1	18547,50	11850,80	6696,70
„	Bremen	480	13,4	703,10	466,50	236,60
Zeitz	Hambg.	401	43,3	2052,30	1433,30	619,00
„	Bremen	406	12,5	540,40	348,80	191,60
Rudolstadt	Bremen	418	21,6	1023,80	717,10	306,70
Rottenbach	Bremen	402	16,3	842,70	590,10	252,60
			27010,0	1470054,60	1012266,90	457787,70

Prozentuale Frachtermäßigung: $\frac{457787{,}70 \times 100}{1470054{,}60}$ $31{,}5\,\%$

Beispiel für die Berechnung der einzelnen 5, 10 und 15 t Ladungen und Klassen.

Von Sonneberg nach Hamburg = 490 km.

Güter der Klasse A.

	Gewicht t	Satz des A.T. 33	Fracht nach A.T. 33 a	Satz des Norm.T.	Fracht nach Norm.T. b	Differenz RM. b—a
Ladgn. zu 5 t	5805,7	41,5	240946,60	59,4	344858,60	103912,00
„ „ 10 t	2324,1	37,0	85991,70	52,9	122944,90	36953,20
„ „ 15 t	267,1	34,6	9241,70	49,5	13221,50	3979,80

Güter der Klasse B.

Ladgn. zu 5 t	45,1	31,2	1407,10	49,2	2218,90	811,80
„ „ 10 t	80,7	27,8	2243,50	43,8	3534,70	1291,20
„ „ 15 t	0,6[1])	26,0	15,60	41,0	24,60	9,00
	8523,3		339846,20		486803,20	146957,00

Die 5, 10 und 15 t Ladungs-Gewichte wurden aus den monatlichen „Versandzusammenstellung zu den Versandbüchern der einzelnen thüringischen Güterabfertigungen" ermittelt.

Die Sätze zu den Normaltarifen wurden dem „Frachtsatzzeiger Heft C I a für die regelrechten Tarifklassen" entnommen, zur Ermittlung der Nebenklassensätzen (5 und 10 t Ladungen) diente Heft C II a Tafel I des Reichsbahn-Gütertarifes.

Ermittelt wurde in der Aufstellung der Versand der thüringischen Spielwarenindustrie im Jahre 1929 auf Grund des A. T. 33 nach Hamburg und Bremen. Wie aus folgender Ermittlung hervorgeht, kommen für den A. T. 33 vom thüringischen Versandgebiet die anderen deutschen Seehäfen, wie Emden, Lübeck, Stettin, Saßnitz, Kiel usw. kaum in Betracht und sind auch deswegen vernachläßigt.

Die Verteilung der Ladungen auf die einzelnen Seeausfuhrhäfen von Sonneberg, der größten thüringischen Spielwarenversandstation, aus wurde ermittelt und zeigt, daß auf die Seehäfen Hamburg und Bremen demnach durchschnittlich 30—35% des gesamten Auslandexportes entfallen.

Trotzdem die Ersparnisse an Frachtkosten allein für die Transporte von Thüringen nach Hamburg und Bremen, wie umseitig errechnet wurde, faßt eine halbe Million R.-M. betragen, beschwert sich die Spielwarenindustrie doch noch darüber, daß die Frachtsätze nach dem Kriege infolge der jetzt herrschenden schlechten Lage der Industrie nicht tragbar seien.

So schreibt die Südthüringische Industrie und Handelskammer in Sonneberg in einem Antrag vom 3. 1. 1929 an die Eisenbahndirektion Erfurt folgende Begründung für ihr Gesuch um Herabsetzung der Frachtsätze.

„Eine wichtige Belastung der südthüringischen Spielwarenindustrie hinsichtlich ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmark bedeuten die Eisenbahnfrachten. Es beträgt die Fracht für 100 kg Spielwaren von Sonneberg nach Hamburg

Ausfuhr Stückgut		nach dem Ausnahmetarif (Wagenladungen)
1914	3,78 M.	2,10 M. (A. T. S. 11)
1928	6,27 RM.	4,39 RM. (A. T. 33)

[1]) Der Verfrachter nimmt eine 15 t Ladung; es können Güter aller Klassen nach einer Station darin sein. Im Frachtbrief wird jedes einzelne Gut getrennt aufgeführt und berechnet.

Das bedeutet eine Frachtsteigerung im Jahre 1928 gegenüber 1914:
bei Ausfuhr-Stückgut mit 65,87%
nach dem A. T. 33 . . . . . 109,08%

Die Belastung eines für die Ausfuhr bestimmten Doppelzentners Spielwaren durch die Fracht beträgt in Prozenten des Wertes bei:

	Ausfuhr Stückgut	Wagenladungen
1914 (Wert 182.— M.)	2,07	1,15
1928 (Wert 251.— RM.)	2,50	1,74

Die Belastung durch die Fracht ist als um 20,7% bei Ausfuhrstückgut und um 51,30% bei Wagenladungen gestiegen; der Zuschlag von 5% für gedeckt gebaute Wagen ist hierbei außer Ansatz geblieben.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Frachten in den fremden Spielwarenkonkurrenzländern (mit Ausnahme der in der Schweiz), niedrigere sind, sodaß auch in dieser Beziehung die deutschen Spielwaren benachteiligt in den Wettbewerb auf dem Auslandsmarkt eintreten."

b) A. T. 61 für die Porzellanindustrie.

Zur Ausfuhr ihrer Fertigerzeugnisse über See nach außerdeutschen Ländern über die deutschen Seehäfen besteht für die thüringische Porzellanindustrie der A. T 61.

In diesem A. T. sind folgende 6 Güterarten enthalten:

I. Porzellan- und Steatitwaren sowie Tonwaren soweit nicht unter II — VI genannt, auch mit unedlen Metallen verbunden, sofern diese nicht den Hauptbestandteil der Ware bilden.

II. Tonwaren der Klasse B
III. „ „ „ C
IV. „ „ „ D
V. „ „ „ E
VI. „ „ „ F
Wetzsteine „ F

Der Gütereinteilung der deutschen Eisenbahn-Gütertarifes.

Seine Aufgabe ist Unterstützung der heimischen Porzellanindustrie im Kampfe gegen die ausländische.

Aufbau.

a) Der Tarif enthält einen allgemeinen Frachtsatzzeiger von bestimmten Versandstationen.

b) Sonderfrachtsätze von den hauptsächlichsten Porzellanversandstationen auch allen thüringischen Stationen; die Verschiebung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen untereinander wird auch hier mit der sogenannten Nullregulierung, d. h. der Übernahme der genauen Spannungen (Hundertteile des Abstandes) des Regeltarifes in die Seehafentarife vermieden.

I. Sonderfrachtsätze nach: Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Emden.
II. Sonderfrachtsätze nach: Flensburg, Hamburg, Wilhelmsburg, Königsberg.
III. Sonderfrachtsätze nach: Lübeck, Nordenham, Saßnitz Hafen, Mitte See.
IV. Sonderfrachtsätze nach: Stettin, Warnemünde, Mitte See.

Bei a) und b) sind die Frachtsätze für die Klassen B — F für 5, 10 und 15 t Ladungen um rund 25% ermäßigt. Die Güter der Klasse A erhalten eine Ermäßigung von 30%. Der Tarif gilt für alle Entfernungen.

In gleicher Weise wie für die Spielwarenindustrie auf Seite 108, 109 erfolgte für die Porzellanindustrie eine genaue Berechnung aller von Thüringen aus nach den Seehäfen Hamburg und Bremen gemäß des A. T. 61 versandten Waren dieser Industrie im Jahre 1929.

Bei dieser Berechnung wurden die Frachtkosten einmal nach dem Normaltarif berechnet, sodann die tatsächlich gezahlten Frachtkosten nach A. T. 61 und die Ersparnisse festgestellt, die der thüringischen Porzellanindustrie durch den A. T. 61 zu Teil geworden sind.

Die Berechnung ergab 5236,0 t versandte Ware, deren Fracht nach Normaltarif 240 746,50 RM. betragen hätte, deren Fracht nach A. T. 61 tatsächlich 173 255,50 RM. betrug, sodaß eine Ersparnis von 67 491,00 RM. zu verzeichnen ist.

Hieraus errechnet sich folgende prozentuale Frachtermäßigung

$$\frac{67\,491{,}00 \times 100}{240\,746{,}50} = 26\%$$

Die Versandmengen nach dem Ausland sind infolge der bedeutend erhöhten Zölle sehr stark zurückgegangen. Nach England und den Vereinigten Staaten, in denen der Zoll jetzt über 80% des Wertes beträgt, hat der Versand fast vollkommen aufgehört. Die Ermäßigung der Frachten um 25—30% ist leider nicht ausreichend, um die Erhöhung jener ausländischen Zölle ausgleichen zu können.

Beispiel für die Berechnung der einzelnen 5, 10 und 15 t Ladungen.

Von Eisfeld nach Bremen = 449 km.

	Gewicht t	Satz des A.T. 61	Fracht nach A.T. 61 a RM.	Satz des Norm.T.	Fracht nach Norm. T. b RM.	Differenz b—a RM.
Güter der Klasse A.						
Ladgn. zu 5 t	0,2	39,0	7,80	55,8	11,10	3,30
„ „ 10 t	1,3	34,8	45,20	49,7	64,60	19,40
„ „ 15 t	1,5	32,5	48,70	46,5	69,70	21,00

Güter der Klasse B.

Ladgn. zu 5 t	5,8	34,7	201,20	46,2	267,90	66,70
„ „ 10 t	11,7	30,9	361,50	41,2	482,00	120,50
„ „ 15 t	5,5	28,9	158,90	38,5	211,70	52,80

Güter der Klasse C.

Ladgn. zu 5 t	1,3	30,9	40,10	41,3	53,60	13,50
„ „ 10 t	5,0	26,2	131,00	35,0	175,00	44,00
„ „ 15 t	39,6	23,8	942,40	31,7	1255,30	312,90
	71,9		1936,80		2590,90	654,10

c) A. T. 49 für die Glasindustrie.

Für die thüringische Glaswarenindustrie besteht zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen in Wagenladungen der A. T. 49.

Auch Aufgabe dieses A. T. ist die Unterstützung der heimischen Glaswarenindustrie im Kampf gegen die ausländische.

Aufbau.

I. Flachglas, Drahtglas und Hohlglaswaren, soweit nicht unter Ziffer II—IV genannt.

II. Glas der Klasse B
III. „ „ „ C
IV. „ „ „ D

} Der Gütereinteilung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs.

a) Von den Hauptversandgebieten und somit auch allen thüringischen Stationen gilt der Frachtsatzzeiger.

b) Von einigen süddeutschen Stationen und Wasserumschlagplätzen gelten Sonderfrachtsätze.

Von den Versandstationen unter a) beträgt die Ermäßigung für die Klassen B—D bei 5, 10 und 15 t Ladungen 22,5%. Für die Klasse A beträgt die Ermäßigung des Frachtsatzes rund 25%.

Der Tarif gilt für alle Entfernungen.

Auch für die Glaswarenindustrie wurde die Frachtberechnung genau so wie auf Seite 108, 109 für die Spielwarenindustrie aufgestellt. Sie ergab als Resultat, daß die von den thüringischen Glashütten nach Hamburg und Bremen zum Versand nach außerdeutschen Ländern gekommenen Waren im Jahre 1929 9 267,0 t betrugen, die nach dem Normaltarif 344 248,30 RM. Fracht gekostet haben würden, in Wirklichkeit aber nach A. T. 49, 264 408,60 RM. Fracht ergaben, sodaß eine Ersparnis von 79 839,70 RM. erzielt wurde.

Hieraus ergibt sich folgende prozentuale Frachtermäßigung:

$$\frac{79\,839{,}70 \times 100}{344\,248{,}30} = 23\%$$

Der Glaswarenversand über unsere wichtigsten Seehäfen erscheint deshalb so gering, weil ein erheblicher Teil der Produkte der thüringischen Glashütten als Spielwaren exportiert wird.

d) A. T. 35 für die Eisenindustrie,

Der A. T. 35 gilt für Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen zur überseeischen Ausfuhr über die deutschen Seehäfen nach außerdeutschen Ländern. Die Frachtermäßigungen sind verschieden. Es bestehen 4 Versandgebiete, jedes Gebiet mit besonderen Ermäßigungsanteilen gegenüber dem Normalfrachten, und zwar vom 16. 2. 1928 ab:

Oberschlesien mit den Ermäßigungen
bei Klasse A und B von 66%
„ „ C „ D „ 54%

Rheinland und Westfalen mit den Ermäßigungen
bei Klasse A und B von 60%
„ „ C „ D „ 48%

Süddeutschland bis etwas nördlich der Mainlinie mit den Ermäßigungen
bei Klasse A und B von 54%
„ „ C „ D „ 42%

Thüringen und das übrige Deutschland mit den Ermäßigungen
bei Klasse A und B von 52%
„ „ C „ D „ 36%

Da der Wettbewerb ausländischer Bahnen und zugleich auch ausländischer Seehäfen eine besondere Rolle nur für Rheinland-Westfalen spielt, sind die Sätze des A. T. 35 für die dortigen Versandstationen sehr viel mehr gesenkt, als diejenigen Mittel- und Süddeutschlands. Die stärkste Ermäßigung haben die oberschlesischen Versandstationen, aber auch nicht nur zur Unterstützung der dortigen Eisen verarbeitenden Werke wegen ihrer besonders schlechten Lage, sondern wegen des zwischen Triest und Hamburg bestehenden Wettbewerbs.

Thüringen ist also gegenüber den anderen Versandgebieten betreffs der Frachtermäßigung am ungünstigsten gestellt. Dies mag gegenüber Oberschlesien und Süddeutschland vielleicht berechtigt sein, gegenüber Rheinland-Westfalen aber bedeutet die Tarifierung zweifellos für Thüringen eine große Benachteiligung. Denn gerade diese Gebiete sind ja Thüringen gegenüber infolge ihrer so nahe gelegenen Roh- und Hilfsstoffquellen ganz außerordentlich im Vorteil, und die thüringische Industrie ist durch diese frachtliche Maßnahme in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Rheinland-Westfalen unbedingt benachteiligt.

Diese Benachteiligung fällt umso stärker ins Gewicht, weil die Frachtsätze der Vorkriegszeit für Eisen- und Stahlwaren günstigere waren.

Vor dem Kriege bestanden für dieselben Waren die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t, deren Sätze wie aus nachstehender Gegenüberstellung hervorgeht, weit niedriger gehalten waren:

Gegenüberstellung des Seehafenausfuhrtarifes S. 5 mit dem A. T. 35 nach außerdeutschen europäischen Ländern.[1])

Nach	Von	km	Vorkriegssatz des A. T. S 5 Gut d. Sp. T. I (Kl. I)	Frachtsatz ab 16. 2. 1928 des A. T. 35						% + Spalte					
				A 10	B 10	C 10	A	B	C	4 geg. 3	5 geg. 3	6 geg. 3	7 geg. 3	8 geg. 3	9 geg. 3
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bremen	Erfurt	369	115	200	168	168	187	157	157	74	46	46	63	37	37
Hamburg	Gotha	397	124	214	178	178	200	166	166	73	44	44	61	34	34
Hamburg	Schmalk.	441	135	230	190	190	215	178	178	70	41	41	59	32	32
Stettin	Gotha	442	141	230	190	190	215	178	178	63	35	35	52	26	26
			Vorkriegssatz des A. T. S 5 Gut d. Sp. T. II (Kl. II b)	B 10	C 10	D 10	B	C	D						
Bremen	Erfurt	369	75	168	168	151	157	157	131	124	124	101	109	109	75
Hamburg	Gotha	397	80	178	178	160	166	166	139	123	123	100	108	108	74
Hamburg	Schmalk.	441	87	190	190	171	178	178	149	118	118	97	105	105	71
Stettin	Gotha	442	90	190	190	171	178	178	149	111	111	90	98	98	66

[1]) Vgl. Denkschrift des Eisen- und Stahlwaren-Industriebundes zu Elberfeld, 1928.

Gegenüberstellung des Seehafenausfuhrtarifes S. 5 t, mit dem A. T. 35 nach außereuropäischen Ländern.

Nach	Von	km	Vorkriegssatz des A. T. S 5 t Güter d. Sp. T. I (Kl. I)	Frachtsatz ab 16. 2. 1928 des A. T. 35						% + Spalte					
				A 10	B 10	C 10	A	B	C	4 geg. 3	5 geg. 3	6 geg. 3	7 geg. 3	8 geg. 3	9 geg. 3
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bremen	Erfurt	369	93	200	168	168	187	157	157	115	81	81	101	69	69
Hamburg	Gotha	397	99	214	178	178	200	166	166	116	80	80	102	68	68
Hamburg	Schmalk.	441	109	230	190	190	215	178	178	111	74	74	95	63	63
Stettin	Gotha	442	109	230	190	190	215	178	178	111	74	74	95	63	63
			Vorkriegssatz des A. T. S 5 t Güter d. Sp. T. II (Kl. II)	B 10	C 10	D 10	B	C	D						
Bremen	Erfurt	169	54	168	168	151	157	157	131	211	211	180	191	191	143
Hamburg	Gotha	397	54	178	178	160	166	166	139	230	230	196	207	207	157
Hamburg	Schmalk.	441	59	190	190	171	178	178	149	222	222	190	202	202	153
Stettin	Gotha	442	59	190	190	171	178	178	149	222	222	190	202	202	153

Bei den Frachtvergleichen sind die Sätze für 10 t und 15 t Ladungen berücksichtigt worden. Aus den beiden Tabellen gehen folgende Mehrbelastungen hervor:

10 t - Ladungen.

Vorkriegsausnahmetarif S 5	von 35— 74%
	„ 90—124%
Vorkriegsausnahmetarif S 5 t	von 74—116%
	„ 180—230%

15 t - Ladungen.

Vorkriegsausnahmetarif S 5	von 26— 63%
	„ 66—109%
Vorkriegsausnahmetarif S 5 t	von 63—102%
	„ 152—207%

Der A. T. 35 ist mit 47 Seiten einer der umfangreichsten Ausnahmetarife. Er umfaßt Güter der Klasse A—F, die weitgehend differenziert aufgezählt werden; Klasse F kommt nur selten in Frage da hierin nur spezielles Halbzeug und Roheisen enthalten ist.

Die meisten Eisen- und Stahlwaren sind in die teuerste Klasse A und die übrigen in die Klassen B—E eintarifiert worden. In der Hauptsache also haben wir es bei den Erzeugnissen der Eisen- und Stahlwarenindustrie mit den Frachten der teuersten Klassen zu tun, zu denen noch verhältnismäßig hohe Abfertigungsgebühren kommen.

Außer den 4 oben erwähnten Frachtsatzzeigern, die nach den verschiedenen Versandgebieten verschieden abgestuft sind, enthält der Tarif noch 6 Sonderfrachtsätze nach:

1. Altona, Brake, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde.
2. Dänischburg, Elbing, Emden, Flensburg.
3. Grohn-Vegesack, Hamburg, Wilhelmsburg, Harburg, Kiel.
4. Königsberg, Lübeck, Nordenham, Pillau.
5. Rostock, Saßnitz, Stettin, Stettin-Grabow.
6. Suchsdorf, Warnemünde, Wilhelmshaven, Wismar.

Als Mindestentfernung ist 150 km angegeben.

Die Ersparnisse, die der thüringischen Eisen- und Stahlwarenindustrie auf Grund des A. T. 35 für ihren Frachtenversand nach den Seehäfen Hamburg und Bremen im Jahre 1929 zuteil geworden sind, wurden wiederum, wie auf Seite 108, 109 für die Eisen- und Stahlwarenindustrie genau berechnet und ergaben eine Frachtenmenge von 22 353,8 t; deren Frachtkosten würden nach Normaltarif 873 359,00 RM., betragen haben, sie betrugen jedoch nach A. T. 35 410 492,80 RM., sodaß eine Ersparnis von 462 866,20 RM. eintrat.

Hieraus ergibt sich eine prozentuale Frachtermäßigung von:

$$\frac{462\,866{,}20 \times 100}{873\,359{,}00} = 51\%$$

Beispiele für den prozentualen Anteil der wirklichen Ausfuhrsätze über die nasse Grenze (Seehafenausfuhrverkehr) für 10 t Ladungen auf 400 km an den Warenwerten für 1913 und 1928.

Schmalkalden — Hamburg = 441 km.

	1913.						1928.		
Warenbezeichnung	Wert für je 100 kg in RM. 1913	1928	% +	Tarifklass. Bezeichnung	Vorkriegssatz d. A. T. S. 5 für 100 kg in Pf.	Prozentualer Ant. d. Fracht (Sp. 6) a. dem Warenwerte (Sp. 2)	Tarifklass. Bezeichnung	Satz des A. T 35 f. 100 kg in Rpf.	Prozentualer Ant d. Fracht (Sp 9) an dem Warenwerte (Sp. 3)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Pferderechen-Zinken . .	35,00	50,00	43 %	Sp. T. I	109	3,1	B 10	190	3,8
Sägen- und Sägeblätter .	187,10	258,00	38 %	Sp. T. I	109	0,6	B 10	190	0,7
Pflugscharen und Streichbretter	45,70	61,90	35 %	Sp. T. I	109	2,4	B 10	190	3,1
Kultivatoren-Zinken . .	30,00	37,00	23 %	Sp. T. I	109	3,6	B 10	190	5,1
Feine Schneidwaren (Messer etc.)	644,00	918,40	43 %	Sp. T. I	109	0,2	B 10	190	0,2
Schlöss. und Schlüssel .	130,90	207,00	58 %	Sp. T. I	109	0,8	B 10	190	0,9
Handelschrauben	35,00	47,00	34 %	Sp. T. I	109	3,1	B 10	190	4,0
Bohrer, Ahlen usw. . .	265,70	335,20	49 %	Sp. T. I	109	0,4	A 10	230	0,7
Pflüge, eis. fertige — nicht für Kraftbetrieb . . .	50,00	64,00	28 %	Sp. T. I	109	2,2	C 10	190	3,0

e) A. T. 35 a für die Eisenindustrie über die trockene Grenze.

Dieser Ausnahmetarif gilt ebenfalls für Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, jedoch über die trockene Grenze.

Nach der unten gegebenen Frachtengegenüberstellung betragen die prozentualen Ermäßigungen des A. T. 35 a gegenüber den Normalfrachten:

bei Klasse B 14,3 — 22,3 %
„ „ C 13,2 — 23,2 %

Gegenüberstellung der normalen Frachten (Regeltarif) gegen die Frachten des A. T. 35 a.

km	Normaler Frachts. (Regelt.) a	Satz d. A. T. 35 a über trock. Gr. b	Prozentuale Ermäßigung (Spalte a gegen b)
	I. Güter der Wagenladungsklasse B.		
50	63	54	14,3 %
100	118	93	21,2 %
300	286	223	22,0 %
500	415	323	22,2 %
700	504	392	22,2 %
900	554	430	22,3 %
1200	584	454	22,3 %
	II. Güter der Wagenladungsklasse C.		
50	53	46	13,2 %
100	98	77	21,4 %
300	236	183	22,5 %
500	342	264	22,8 %
700	415	320	29,9 %
900	455	351	22,9 %
1200	482	370	23,2 %

Über diese äußerst geringfügigen Ermäßigungen schreibt der „Eisen- und Stahlwaren-Industriebund", Elberfeld, in seiner Denkschrift, daß sie nicht im Stande seien, eine wesentliche Erleichterung für die Ausfuhr von Eisen- und Stahlwaren über die trockene Grenze herbeizuführen und die bedrängte Lage der Industrie zu mildern. Eine fühlbare Erleichterung würde für den Versand über die trockene Grenze erst dann eintreten, wenn diesem Ausnahmetarif möglichst dieselben Vergünstigungen wie im A. T. 35 für den Seeweg zugebilligt würden.

f) Das Fehlen eines Stückguttarifes über die trockene Grenze.

Noch bedauerlicher ist es, daß für den Versand von Stückgut über die trockene Grenze überhaupt jede Erleichterung fehlt, sodaß also vom Verfrachter die volle hohe Fracht des Regeltarifes bezahlt werden muß, während für die Ausfuhr von Stückgütern über die deutschen Seehäfen der A. T. 39 zur Verfügung steht. Näheres über A. T. 39 s. Anhang, Tabelle I.

Dieses ungleiche Verhältnis macht sich um so fühlbarer bemerkbar, weil die Stückgüter am höchsten eingestuft sind. Ungezählte Klagen und Anträge sind dieserhalb von Werken eingegangen, denn viele Firmen fühlen sich durch die Tarifgebarung in Bezug auf Stückgutsendungen benachteiligt und sogar in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. Zumeist handelt es sich hierbei um kleinere Firmen, die zerstreut liegen, wie dies gerade in Thüringen bei sehr vielen der Fall ist, die vom Sammelladungsverkehr keinen Gebrauch machen können.

Tabelle I.

Vergleich der heutigen Frachtsätze mit denjenigen der Vorkriegszeit für Stückgut im Falle der überseeischen Ausfuhr über die deutschen Seehäfen nach außerdeutschen Ländern.

km	1913 für Stückgut I u. Stückgut II, A. T.	1928 für Stückgut I, A. T. 39 Sätze v. A 5 ab 151 km	für Stückgut II, A. T. 39 Sätze v. A 5 ab 151 km	Spalte 3 gegen 2 % +	Spalte 4 gegen 2 % +
1	2	3	4	5	6
50	48	118[1])	99[1])	146 %	106 %
100	86	203[1])	166[1])	136 %	93 %
150	121	212[2])		75 %	
200	154	270		75 %	
300	221	374		69 %	
400	288	464		61 %	
500	355	542		53 %	
600	422	607		44 %	
700	489	659		35 %	
800	556	698		26 %	
900	623	724		16 %	
1000	690	737		7 %	

Der Tarif gilt nur bei Entfernungen von 151 km ab. Es gelten die Sätze der teuersten Ladungsklasse A 5. Bei Entfernungen bis 150 km werden im Falle der überseeischen Ausfuhr die normalen Inlandsätze der Stückgutklassen angewandt.

[1]) Normalsätze!
[2]) Einheitlich festgelegter Satz!

Tabelle II.

Aus: Stufenstatistik der Dt. R. B. über Güter, Militärgut etc. 1929, S. 8.

Verhältnis der Gewichtsmengen, Frachten und Tariftonnenkilometer der Normalklassen und Ausnahmetarife zu den Gesamtergebnissen.

Ausnahmetarife	Gewicht		Reichsbahnfracht		Tariftonnenkilometer	
	1000 t	%	1000 RM.	%	1000 km	%
Nottarif	11110,4	2,6	112363,—	3,4	1599111	2,3
Holz der A. T. 1 — 1 z .	5441,9	1,3	58989,—	1,8	1141322	1,6
Steine der A. T. 5 — 5 x .	25223,1	5,8	77481,—	2,3	2977195	4,3
Steink. der A. T. 6 — 6 u	109080,5	25,0	611892,—	18,3	19299460	27,6
Braunk. der A. T. 6 — 6 u	57978,8	13,3	258385,—	7,7	6826000	9,8
Eisenerz der A. T. 7 — 7 o	7617,6	1,7	22996,—	0,7	1091974	1,6
Düngem. d. A. T. 11—11 m	12810,3	2,9	65148,—	2,0	2996610	4,3
Seehafent. Nr. 30 — 200 .	8273,6	1,9	107452,—	3,2	2945934	4,2
Durchfuhrtarife	2552,7	0,6	49467,—	1,5	1770658	2,5
Übrige Ausnahmetarife .	39005,7	9,0	216573,—	6,5	5508653	7,9
Summe Ausnahmetarife .	279094,5	64,1	1580746,–	47,4	46156917	66,1
Hierzu Normalklassen .	152955,1	35,2	1693073,–	50,7	23066552	33,0
Ingesamt						
Normalkl. u. Ausnahmet.	432049,6	99,3	3273819,–	98,1	69223469	99,1
Militärgut	524,1	0,1	5856,2	0,2	85380	0,2
Tiere	2682,4	0,6	56635,–	1,7	490658	0,7
Leichen	9,4	0,0	548,9	0,0	2216	0,0
Inges. öffentl. Verkehr .	435265,5	100	3336859,1	100	69801723	100

Literaturverzeichnis.

Acworth, W. M.; Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926.

Anschütz: Industrie, Handel und Verkehr im Herzogtum Sachsen-Meiningen, Sonneberg 1904.

Baermann: Die Drahtgewebeindustrie in Saalfeld und Umgebung, Jena 1929.

Beckerath, v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahn und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918.

Creutzburg: Das Lokalisationsphänomen der Industrie, Stuttgart 1925.

Domsch: Staffeltarif oder Kilometertarif? Dresden 1926.
Der neue deutsche Eisenbahn-Stückguttarif vom 1. Juni 1930. (Sonderdruck aus der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", 1930).

Dressel: Die Entwicklung von Handel und Industrie in Sonneberg, Gotha 1909.

Engelhardt, O.: Der Dawesplan und die Reichsbahngesellschaft, Heidelberg 1927.

Engländer, O.: Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924.

Frank, M.: 25 Jahre Versand Sächs.-Thür.-Webereien, Greiz 1929.

Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928.

Heinrich: Die Wettbewerber der Reichsbahn, insbes. der Kraftwagen, Halle 1930.

Hermann, H. S.: Die deutsche Reichsbahn, Berlin 1924.

Herrmann: Eisenbahnen (Tarifwesen), H. d. St. 3. Aufl. Bd. 3, Jena 1909.

Köhler: Die Beziehungen der thüringischen Industrie zum Weltmarkt, Jena 1920.

Kraus, A.: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife, Karlsruhe 1930.

Müller, J.: Bergbau und Steinbrüche in Thüringen, Vierteljahresberichte des Thür. Stat. Landesamtes, 1922.

Die Thüringische Papierindustrie, Vierteljahresber. des Thür. Stat. Landesamtes, 1923.

Die Thüringische Lederindustrie, Jena 1924.

Die Thüringische Porzellanindustrie, Vierteljahresber. d. Thür. Stat. Landesamtes 1927.

Wirtschaftskunde des Landes Thüringen, Weimar 1928.

Die Thüringische Industrie, Jena 1930.

Nicolai, E.: Neuzeitliche Probleme der Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn, Diss. Berlin 1928.

Raabe, H.: Das Erfurt-Thüringische Wirtschaftsgebiet unter dem Gesichtswinkel der Standortsentwicklung, Diss. Leipzig 1930.

Röpke, W.: Weltwirtschaft und Außenhandelspolitik, Berlin 1931.

Rottstädt: Besiedelung und Wirtschaftsverfassung des Thüringer Waldes im engeren Sinne, München und Leipzig 1914.

Rosenthal, A.: Gütertarifpolitik der Eisenbahnen, Jena 1914.

Ruyters, F.: Die Wandlungen der Deutschen Reichsbahn unter dem Einfluß des Dawesplanes mit besonderer Berücksichtigung ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkungen, Düsseldorf 1930.

Sarter und Kittel: Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken, Berlin 1927.

Sarter, A.: Verkehrswerbung bei deutschen Eisenbahnen, Berlin 1927.

Die Umwandlungen der Deutschen Reichsbahn, Archiv für Eisenbahnwesen, 47. Jahrgang.

Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Allgemeine Verkehrslehre, Bd. I, Berlin 1918.

Die Eisenbahnen, Bd. II, Berlin 1922.

Scholz, W.: Grundlagen einer Verkehrsteilung zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr, Berlin 1930.

Schubert: Gemeinwirtschaftliche oder kapitalistisch - privatwirtschaftliche Verkehrsordnung, Berlin 1930.

Seligmann, E. R. A.: Grundsätze der Sozialökonomie, Jena 1930.

Stieda: Thüringische Glashütten in der Vergangenheit, Leipzig 1910.

Die Anfänge der Porzellanfabrikation auf dem Thüringer Wald, Jena 1902.

Sy: Die Thüringische Spielwarenindustrie im Kampf um ihre Existenz, Jena 1929.

Teubert, W.: Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit, Berlin 1928. (Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung, Sonderheft 5.)

Vopelius: Entwicklungsgeschichte der Glasindustrie, Stuttgart 1895.

Wessel: Die Kali-Industrie in Schwarzburg-Sondershausen und das Reichskaligesetz, Leipzig 1914.

Geschäftsberichte.

Eisen- und Stahlwaren-Industrie-Bund, Elberfeld.

Mitteldeutsches Braunkohlensyndikat, Leipzig.

Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Essen.

Mitteilungen der Industrie und Handelskammern zu Erfurt, Gera, Saalfeld, Sonneberg, Weimar.

Jahresgeschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn, Berlin.

Jahresberichte der Bergbehörde Thüringens.

Zeitschriften und Zeitungen.

Magazin der Wirtschaft.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Vierteljahresberichte des Thür. Stat. Landesamtes, Weimar.

Wirtschaft und Statistik.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Deutsche Kohlenzeitung.

Thüringer Allgemeine Zeitung, Erfurt.

Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 30. 8. 1924.

Satzungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif

Heft C I a, Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen.
Heft C II Ausnahmetarife.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 6. Geschäftsjahr 1930, Berlin 1931.

Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart. Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft e. V. vom 29. 10. 1927 zu Berlin.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1929. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 380 I. II.

Stufenstatistik über Güter, Militärgut, Tiere, Leichen und Dienstgut, 1929 Aufgestellt von Reichsbahndirektion Berlin.

Denkschrift des Eisen- und Stahlwaren-Industriebundes zu Elberfeld.
Schädigungen der Eisen- und Stahlwaren-Industrie duch die Frachtenpolitik der Reichseisenbahnen und die Notwendigkeit ihrer Abstellung, 1925.
Eisen- und Stahlwaren und ihre Beförderungskosten im In- und Auslandsverkehr, 1928.

Eisenbahn nnd Kraftwagen. Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen„ beim Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin 1930

Die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn. Bearbeitet und herausgegeben von der Schiffahrtsstelle beim Bayrischen Staatsministerium des Äußeren, München, 1929.

Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 415, H. 5a.

Druckfehlerberichtigung.

Seite	2	Zeile	5/4	von unten:	wirtschaftliche statt wirtschaftiche.
„	6	„	7	„ oben:	in statt im.
„	13	„	6	„ oben:	mit dem Ziel statt mit dem.
„	15	„	4	„ unten:	Reichsbahn statt Reichbahn.
„	18	„	6	„ oben:	Vorzugsdividende statt Verzugsdividende.
„	20	„	12	„ unten:	sollen statt soll.
„	24	„	5	„ unten:	am statt an.
„	30	„	12	„ oben:	müßte statt müßten.
„	32	„	1	„ unten:	prämiieren statt prämieren.
„	33	„	10	„ unten:	Bestehenden statt bestehenden.
„	33	„	1	Anmerkung:	entgegengesetzten statt entgegengesätzten.
„	35	„	8	von oben:	hinter — kann er — ist Komma zu streichen.
„	39	„		Anmerkung:	z. T. statt z. Z.
„	40	„	8	von unten:	auf dem Weltmarkt statt auf den.
„	44	„	13	„ oben:	fehlt hinter: (nicht Kleinbahn) befördert um.
„	54	„	11	„ unten:	Subventionsmaßnahmen statt Subvensionsmaßn.
„	55	„	3	„ unten:	Parallele statt parallele.

Lebenslauf.

Am 6. 8. 1906 wurde ich als zweiter Sohn meiner Eltern in Hanau a. M. geboren, wo mein Vater damals als Hauptmann im Regiment 166 in Garnison stand.

Mit dem Regiment wurden meine Eltern 1909 nach Bitsch (Lothringen) versetzt und besuchte ich dort die Vorschule bis zu Beginn des Krieges.

Von Ostern 1916 bis 1925 besuchte ich das Gymnasium zu Erfurt, wohin meine Mutter während des Krieges übergesiedelt war und wo auch mein Vater nach dem Krieg als pensionierter Regimentskommandeur lebt.

Nach bestandenem Abiturientenexamen arbeitete ich zunächst ein halbes Jahr praktisch in einer Maschinenfabrik und studierte vom W. S. 1925/26 ab Maschinenbau und Volkswirtschaft an den Hochschulen Hannover und München. In den Sommerferien arbeitete ich wiederum praktisch. Nach dem 8. Semester bestand ich im Februar 1930 an der Techn. Hochschule Hannover mein Diplom-Hauptexamen.

Vom S. S. 1930 ab setzte ich meine volkswirtschaftlichen Studien an der Universität Marburg fort, um Ende S. S. 1931 zum Dr. rer. pol. zu promovieren.

Wilhelm Weidenhammer